1933
WRZESIEŃ
№ 9

LOT POLSKI



ORGAN OFICJALNY L.O.P.P. i A.R.P.



J.R.

1 ZŁ

WYDAWNICTWO LIGI OBRONY POWIETRZNEJ I PRZECIWGAZOWEJ

LOT POLSKI

ORGAN OFIC. L.O.P.P. I AEROKLUBU R. P.

MIESIĘCZNIK POŚWIECONY LOTNICTWU ORAZ ZAGADNIENIOM OBRONY POWIETRZNEJ I CHEMICZNO-GAZOWEJ

ROK WYDAWNICTWA XI

Redaktor: ZENON WYRZYKOWSKI

Komitet Redakcyjny „Lotu Polskiego": Przewodniczący radca *J. Rolidzyński*, członkowie: inż. *Cz. Filipowicz*, inż. *K. Moniuszko*, poseł *J. Rudowski*, major pil. *A. Wojtyga*, red. *Z. Wyrzykowski*, por. *A. Zieliński*.

PRENUMERATA W KRAJU: Rocznie 10.—zł., półrocznie 6.—zł., Numer pojedyńczy 1 zł.
ABONAMENT ZAGRANICĄ: „ 10.—fr. szw., „ 6.—fr. szw., „ 1 fr. szw.

Za zmianę adresu liczy się 1 zł.

UWAGA: ZAMÓWIENIA PRZYJMUJE SIĘ TYLKO NA PRENUMERATĘ CAŁOROCZNĄ Z TYM JEDNAK ŻE NALEŻNOŚĆ MOŻE BYĆ UISZCZONA RÓWNIEŻ W RATACH PÓŁROCZNYCH.

OGŁOSZENIA: Za milimetr szerokości 1 szp.: w tekście zł. 0.90, za tekstem zł. 0.60, komunikaty i opisy zł. 1.50. Bilanse i tabele o 50% drożej. Ogłoszenia na okładce: na zewnętrznej stronie (tylko całostronicowe) zł 800, w dwóch kolorach o 50% drożej; na wewnętrznych stronach: cała strona zł. 600, pół strony zł. 300, ćwierć strony zł. 150. Rozmiar kolumny tekstowej i ogłoszeniowej: wysokość 260 mm., szerokość 185 mm. Układ 3 szpaltowy. Szerokość szpalty 60 mm. Za treść ogłoszeń Redakcja nie odpowiada.

Adres Redakcji i Administracji:

WARSZAWA, WIERZBOWA 9. Tel.: Red. i Adm. 311-48. Konto czekowe P.K.O. Nr. 7860.

REPREZENTACJE:

Zagranicą: FRANCJA: p. de Gavardie, Paris XVI, Rue Nicolo 65 bis. — NIEMCY: p. A. Schulhof, Berlin W. 15, Pfalzburgerstr. 83. — WŁOCHY: Comp. Nazionale Aeronautica, Roma, Galleria di Piazza Colonna.

Redaktor przyjmuje codziennie od godz. 12 do 13. **Rękopisów nie zwraca się**

LOT POLSKI

ORGAN LIGI OBRONY POWIETRZNEJ I PRZECIWGAZOWEJ //
ORAZ AEROKLUBU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

MIESIĘCZNIK

POŻYCZKA NARODOWA

JEDNYM Z NAJWAŻNIEJSZYCH POSTULATÓW DNIA DZISIEJSZEGO JEST UTRZYMANIE RÓWNOWAGI BUDŻETU PAŃSTWA.

OD NIEJ BOWIEM ZALEŻY STAŁOŚĆ WALUTY I UTRZYMANIE PLAC RZESZ PRACUJĄCYCH I POZIOMU ŻYCIA NA OBECNEJ KRYZYSOWEJ, LECZ UMOŻLIWIAJĄCEJ WYTRWANIE STOPIE.

RÓWNOWAGA BUDŻETU ZAPEWNIA NAM NIEZALEŻNOŚĆ GOSPODARCZĄ I UMACNIA POŁOŻENIE MOCARSTWOWE POLSKI.

W CELU UTRZYMANIA RÓWNOWAGI BUDŻETOWEJ, OGŁOSZONA ZOSTAŁA POŻYCZKA NARODOWA. W SUBSKRYBOWANIU TEJ POŻYCZKI WZIĄĆ MUSZĄ UDZIAŁ WSZYSCY OBYWATELE PAŃSTWA.

CAŁE SPOŁECZEŃSTWO WEZWANE ZOSTAŁO DO ŚWIADCZEŃ! RAZ JESZCZE SPOŁECZEŃSTWO DAĆ MUSI DOWÓD SWEGO STANOWISKA OBYWATELSKIEGO, MYŚLI PAŃSTWOWEJ I ZROZUMIENIA WŁASNYCH INTERESÓW.

ZARZĄD GŁÓWNY L. O. P. P. W PRZEŚWIADCZENIU, ŻE POŻYCZKA NARODOWA JEST JEDYNĄ SKUTECZNĄ I SPOŁECZNIE SPRAWIEDLIWĄ DROGĄ DO UTRZYMANIA RÓWNOWAGI BUDŻETOWEJ, POSTANOWIŁ UŻYĆ WSZELKICH DOSTĘPNYCH DLAŃ ŚRODKÓW WSPÓŁDZIAŁANIA W REALIZACJI POŻYCZKI NARODOWEJ, PROPAGUJĄC JĄ ZA POŚREDNICTWEM „LOTU POLSKIEGO", „BIULETYNU GAZOWEGO", „SKRZYDLATEJ POLSKI", OŚRODKA PROPAGANDY, WAGONU O. P. G., ORAZ STEMPLOWANIA SPECJALNĄ PIECZĄTKĄ KORESPONDENCJI WYCHODZĄCEJ I WSZYSTKICH WYDAWNICTW.

W ZROZUMIENIU DONIOSŁEGO CELU, ZARZĄD GŁÓWNY NA POSIEDZENIU W DNIU 18 B. M. UCHWALIŁ JEDNOGŁOŚNIE SUBSKRYPCJĘ NA SUMĘ 10.000 ZŁ. I ZWRÓCIŁ SIĘ Z WEZWANIEM DO ZARZĄDÓW KOMITETÓW WOJEWÓDZKICH, ABY UŻYŁY CZĘŚĆ WŁASNYCH REZERW NA TEN CEL.

JEDNOCZEŚNIE ZARZĄD GŁÓWNY L. O. P. P. ZAWIADAMIA, ŻE URZĘDNICY ZARZĄDU GŁÓWNEGO NA ZEBRANIU, ODBYTEM W DN. 16 B. M. POSTANOWILI SUBSKRYBOWAĆ POŻYCZKĘ NARODOWĄ W WYSOKOŚCI 75% UPOSAŻENIA MIESIĘCZNEGO DLA POBIERAJĄCYCH PONIŻEJ 500 ZŁ. MIESIĘCZNIE, ORAZ W WYSOKOŚCI 100% UPOSAŻENIA MIES. DLA POBIERAJĄCYCH POWYŻEJ 500 ZŁ. MIES.

ZARZĄD GŁÓWNY L. O. P. P. ŻYWI NADZIEJĘ, ŻE ZA PRZYKŁADEM URZĘDNIKÓW ZARZĄDU GŁÓWNEGO PÓJDĄ URZĘDNICY WSZYSTKICH PLACÓWEK L. O. P. P.

ZARZĄD GŁÓWNY
LIGI OBRONY POWIETRZNEJ
I PRZECIWGAZOWEJ

Warszawa, dnia 20 września 1933 roku.

WOJSKO A CHALLENGE 1934 R.

Wspaniałe wyczyny naszego młodego lotnictwa sportowego, odnoszone w ostatnich kilku latach i uwieńczone triumfem w Challenge 1932 roku i przelotem Atlantyku — pchnęły rozwój tego lotnictwa na całkiem nowe tory.

Od dwóch lat jesteśmy świadkami coraz to bardziej rosnącego zainteresowania lotnictwem wśród najszerszych warstw społeczeństwa.

Najlepszym tego dowodem jest dziś wspaniały rozwój L. O. P. i P. i wzrastająca ilość lotnisk i lotniczych linij komunikacyjnych, rozrost działalności poszczególnych aeroklubów — wreszcie uznanie zagranicy dla polskich pilotów, konstruktorów i polskich samolotów.

Zaczynamy coraz to bardziej zdawać sobie sprawę, że zagwarantujemy tylko wówczas całkowite bezpieczeństwo naszej Rzeczypospolitej, gdy posiadać będziemy dostatecznie silnie rozwinięte lotnictwo.

Wyrazem tego zrozumienia jest niewątpliwie coraz to bardziej rozwijająca się ostatnio akcja zbiórki finansowej na samoloty challenge'owe, organizowana przez „Centralny komitet fundacji ku czci ś. p. kpt. Żwirki i ś. p. inż. Wigury".

I chociaż akcja ta rozwijała się zupełnie dobrze, czego wyrazem było powstanie szeregu lokalnych komitetów zbiórki — to jednak potężną podnietę do wysiłku i to całemu społeczeństwu dało ostatnio wojsko: jak zawsze, stające do apelu w pierwszym szeregu, gdy chodzi o sprawy społeczne...

Oto w dniu 14 maja r. b., w trakcie uroczystego poświęcenia nowej siedziby reprezentacyjnego kasyna podoficerskiego w Warszawie, — powstała myśl, z niebywałem entuzjazmem i zapałem przez wszystkich podjęta — ufundowania przez cały korpus podoficerski samolotu challenge'owego, na którym polecieliby lotnicy-podoficerowie.

Szybko zabrano się do pracy realnej. Powstał tymczasowy komitet, który, po uzyskaniu zezwolenia ze strony I-go wiceministra spraw wojskowych, gen. dyw. Fabrycego, zajął się organizacją ogólnego zjazdu delegatów korpusów podoficerskich poszczególnych garnizonów.

W niedzielę, dnia 2 lipca r. b., odbył się w stolicy, w salonach podoficerskiego kasyna garnizonowego — ogólny zjazd podoficerów zawodowych w. p., reprezentujących cały korpus podoficerski wojska lądowego, marynarki wojennej i K. O. P. — celem omówienia fundacji turystycznego samolotu challenge'owego.

Warto było usłyszeć podczas debatów olbrzymi entuzjazm, zapał i ofiarność dla sprawy Ani jeden głos nie zaoponował, gdy przystąpiono do omówienia sprawy samorzutnego opodatkowania się na rzecz Challenge'u. „Nie jeden, lecz dwa samoloty musimy ufundować!"—wołali zebrani.

I to mówili ludzie, z których wielu zarabia miesięcznie poniżej 250 zł. i którzy z tych skromnych pensyjek stale i dobrowolnie zasilają fundusze L. O. P. i P., Ligi Morskiej i Kolonjalnej, pomagają bezrobotnym, odżywiają dzieci...

Czyż nie był to wzruszający i piękny przykład dla wszystkich, dla całego społeczeństwa?

Nikt przecież nie apelował, nie agitował wśród podoficerów, aby i oni przyczynili się do ponownego zwycięstwa polskich skrzydeł.

Czyn korpusu podoficerskiego powstał samorzutnie i sami też podoficerowie zabrali się szybko, sprawnie, bez długiego gadania i mędrkowania, do pracy.

Oficjalnego otwarcia tego zjazdu, w obecności przeszło 200 delegatów i licznie zebranych gości dokonał p. o. komendant miasta, ppłk. Szajewski, który w krótkiem, jędrnem przemówieniu, podkreślił piękną inicjatywę podoficerów — fundacji samolotu. Składając następnie delegatom serdeczne życzenia owocnych obrad, ppłk. Szajewski powołał do prezydjum zjazdu pp.: chor. Ryszarda Czubowicza — na przewodniczącego, oraz pp. m. w. Krysztofka, sierż. Bartoszewicza, plut. Czapikowskiego, st. sierż. Marciniaka i sierż. Cząstkę.

Z olbrzymim entuzjazmem i frenetycznemi oklaskami przyjęte zostało płomienne przemówienie przewodniczącego tymczasowego komitetu organizacyjnego, sierż. K. Wrońskiego z 1 p. lotniczego, o rozwoju naszego lotnictwa i jego triumfach, o samorzutnej i solidarnej akcji korpusu podoficerskiego fundacji nie jednego, lecz dwóch samolotów challenge'owych.

Niezwykle ciekawy referat wygłosił następnie przedstawiciel Aeroklubu R. P., ppłk. dypl. Kwieciński, informując zebranych o historji, idei i naszym udziale w Challenge'u, o jego nowym regulaminie, etc. Mówca podkreślił, że lotnictwo nasze posiada dziś tak świetnie wyszkolonych lotników-podoficerów, którzy konkurować mogą z powodzeniem ze znakomitymi asami lotnictwa cudzoziemskiego.

Następnie przez aklamację zjazd przyjął rezolucję następującą:

„Delegaci korpusu podoficerskiego wojska lądowego, marynarki wojennej i K. O. P., zebrani w dniu 2 lipca r. b. na zjeździe w Warszawie, mając na uwadze konieczność dotrzymania kroku w wielkim wyścigu pracy pokojowej całego społeczeństwa — postanawiają ufundować dwa samoloty podoficerskie, na których weźmie udział w Challenge'u 1934 roku załoga podoficerska — pragnąc w ten sposób zadokumentować tężyznę duchową i spójnię moralną, tworzące z korpusu podoficerskiego wojska polskiego jedną wielką rodzinę, ożywioną ideą bezinteresownej i zaszczytnej pracy ku chwale Najjaśniejszej Rzeczypospolitej".

Po przyjęciu tej rezolucji, odbył się wybór komitetu fundacji, do którego weszli wszyscy delegaci, oraz komitetu głównego w skład którego weszli: sierż. K. Wroński, st. sierż. Nimiński, st. sierż. Szykulski, sierż. Bartoszewicz, st. ogn. Mokwiński, m. w. Krysztofek, st. sierż. Jasiuk, st. sierż. Tymiński, sierż. Grabowski, wachm. Ciurkiewicz i dwaj znani nam lotnicy-akrobaci: sierż. pil. Szubka i plut.-pil. Buczyński, oraz przedstawiciele: Departamentu Aeronautyki M. S. Wojsk. i „Centralnego komitetu fundacji ku czci ś. p. kpt. Żwirki i ś. p. inż. Wigury".

Zkolei, po odczytaniu szeregu wniosków przez prezydjum — *zjazd przyjął przez aklamację* wniosek:

„Imieniem korpusu podoficerskiego wojska lądowego, marynarki wojennej i K. O. P. *ufundować dwa samoloty* na Challenge 1934 r. i na ten cel opodatkować się po sześć złotych od osoby, płatnych w ciągu sześciu miesięcy — i prosić Pana I Wiceministra Spraw Wojskowych o zezwolenie potrącania tych składek przez płatników poszczególnych jednostek".

Na zakończenie obrad — prezydjum zjazdu wysłało depeszę hołdowniczą do Pana Marszałka, przebywającego wówczas w Pikiliszkach.

Dzieje się to wszystko w tym czasie, gdy *Hitlerowskie Niemcy na gwałt zbroją się*, stwarzając coraz to potężniejsze rezerwy wojska, *rozbudowując do olbrzymich rozmiarów swe lotnictwo „cywilne i sportowe"*, w czasie, gdy berlińska prasa urbi et orbi głosi, że lotnicza technika niemiecka nie może pozwolić na ponowne zwycięstwo w Challenge 1934 r. polskich lotników i polskich samolotów...

Wzorem podoficerów — społeczeństwo nasze dać winno tym hitlerowskim zapędom jedną i mocną odpowiedź — stworzyć silne, polskie lotnictwo, które każdej chwili powstrzyma wrogie zapędy i nie pozwoli na rozpętanie pożogi wojennej na wschodzie Europy!

Bez szumnej reklamy — podoficerowie już sami wpłacili do chwili obecnej przeszło 60 tysięcy złotych na budowę dwóch samolotów challenge'owych. Na 1 stycznia 1934 roku cała suma zostanie pokryta i samoloty wybudowane.

Niech więc ten czyn korpusu podoficerskiego stanie się dla całego społeczeństwa podnietą do szlachetnej rywalizacji w ofiarach na budowę samolotów — podnietą do czynu — szybkiego i bez dezercji.

Gdy wszyscy staniemy karnie w tym wyścigu ofiarności na rozbudowę rodzimego lotnictwa — tem szybciej zapewnimy sobie pokój, a Rzeczypospolitej potęgę mocarstwową.

* * *

W drugiej połowie sierpnia r. b. odbyło się kilka zebrań zarządu podoficerskiego komitetu challenge'owego, przy współudziale pp.: płk. Cz. Filipowicza — dyr. dep. lotnictwa cyw. Min. Kom., posła J. Rudowskiego — prezesa aeroklubu warszawskiego, por. pil. Pronaszki — przedstawiciela dep. aeronautyki M. S. Wojsk. i przedstawiciela redakcyj: „Wiarusa" i „Polski Zbrojenej".

W trakcie obrad dokonano nowego wyboru prezydjum (z powodu nieprzewidzianych prac służbowych, dotychczasowy prezes sierż. Wroński z 1 p. lotn. ustąpił ze swego stanowiska) do którego weszli pp.: st. sierż. Nimiński, z pułku radj., jako prezes zarządu i plut. pil. Buczyński — wiceprezes; oraz przeprowadzono szereg uchwał w sprawach: regulaminu komitetu, propagandy, zamówienia maszyn i t. d.

Tadeusz Niwiński.

W pierwszą bolesną rocznicę
śmierci kpt. Franciszka Żwirki i inż. Stanisława Wigury



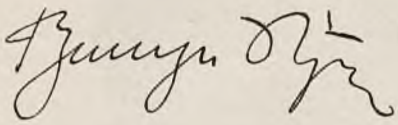
11-IX-32 — 11-IX-33

Najgłębszym hołdem pamięci Żwirki i Wigury, piękniejszym stokroć niż łzy, kwiaty i mowy, a trwalszym niż pomniki, będzie wytężona praca nad rozbudową lotnictwa. Niech więc każdy, komu drogą jest pamięć Bohaterów, przyczyni się w miarę sił i możności do tej pracy.

Karpiński kpt.

(Rzeźby dłuta Michała Kamieńskiego).





Zdobycie puharu Gordon Bennetta

Dnia 2.IX r. b. odbyły się w Chicago zawody balonów wolnych o puhar Gordon-Bennetta.

Do zawodów zgłosiło się 9 balonów, z tych 3 amerykańskie, 2 belgijskie, 2 niemieckie, 1 francuski i 1 polski „Kościuszko".

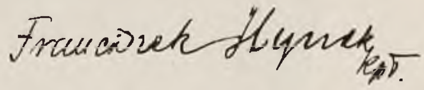
Załogę balonu „Kościuszko" stanowili: kpt. pil. bal. woln. Franciszek Hynek i por. pil. ster. Zbigniew Burzyński.

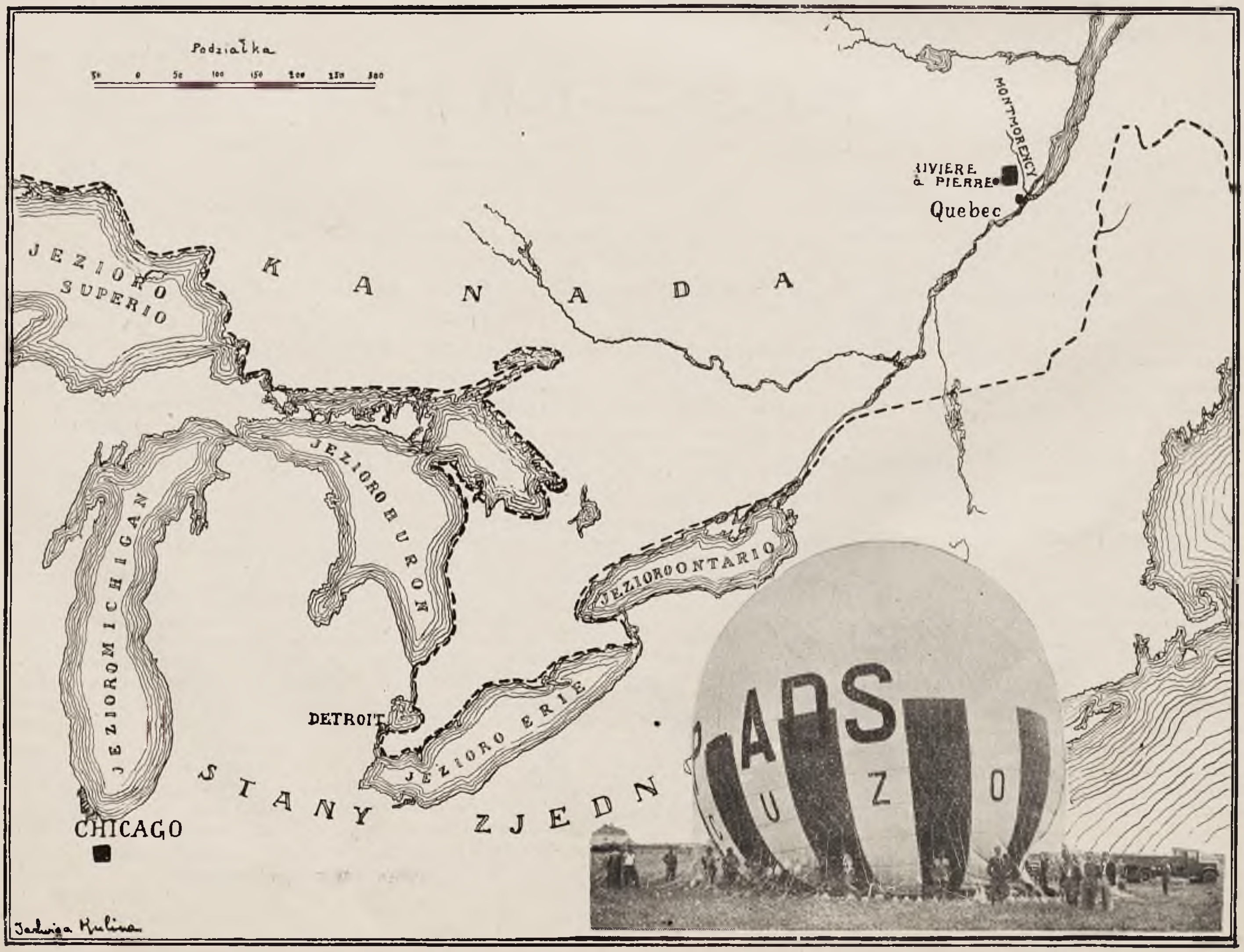
Jako szef ekipy udał się do Chicago płk. Karpiński.

Start balonu „Kościuszko" nastąpił w sobotę o godz. 19 m. 10, przy wietrze płdn.-zach. W poniedziałek dn. 4.IX przed południem, koło Montmorency, dominjum Kanada, kpt. Hynek i por. Burzyński wylądowali, osiągając najdłuższą linję lotu. Wobec tego, że aeronauci lądowali w miejscowości b. odległej od siedzib ludzkich, pozostawili oni balon na miejscu i udali się przez lasy, kierując się busolą do Rivière à Pierre. Wędrówka trwała 5 dni. Skutkiem tego od 4-go września, t. j. od dnia lądowania, do 9-go nie mogli się skomunikować z krajem, co stało się powodem obaw o los zawodników. Dopiero dnia 9 o godz. 9-ej została wysłana przez zwycięzców pierwsza depesza do kraju, zawiadamiająca ich władze wojskowe o pomyślnem lądowaniu. Ze zgłoszonych balonów wystartowało tylko 6, z tych 1 niemiecki, uszkodzony, usiadł natychmiast, drugi opadł w odległości 70 km od miasta Detroit, czyli przeleciał około 500 km. Dalej kolejno lądowali belgijczycy i francuzi. Najdłużej pozostały w powietrzu: 1 balon amerykański i polski „Kościuszko", w poszukiwaniu których udały się samoloty St. Zjedn., oraz Kanady. Zdobywcy puharu zostają do dn. 20 września, do chwili rozdania nagród przez Amerykański Aeroklub w Chicago, aby potem najbliższym polskim okrętem powrócić do kraju. *J. K.*

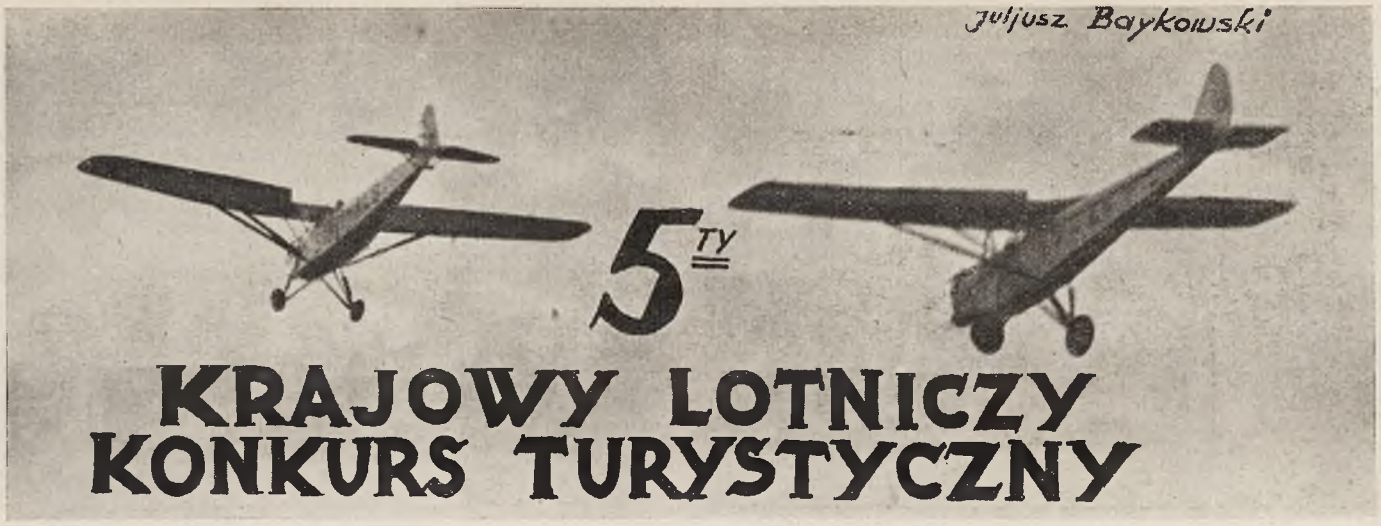
W październikowym n-rze „Lotu", ukaże się szczegółowy opis przebiegu zawodów i wędrówki kpt. Hynka i por. Burzyńskiego







Juljusz Baykowski



5-ty KRAJOWY LOTNICZY KONKURS TURYSTYCZNY

Tegoroczny Krajowy Lotniczy Konkurs Turystyczny już imieniem różnił się od swoich starszych braci, z których pierwszy nosił miano Konkursu Awionetek, następne — Konkursów Samolotów Turystycznych. Zmiana nazwy nie jest ani dziełem przypadku, ani słownictwa. W latach ubiegłych rywalizowali ze sobą nie tylko lotnicy, ale, i to przedewszystkiem, walczył o palmę pierwszeństwa sprzęt. Stąd: Konkurs *Samolotów*. Dziś, opracowując regulamin, stworzono *handicap*, tak by każdy z zawodników, niezależnie od tego czy posiada maszynę szybszą, czy wolniejszą, nowszą, czy starszą, miał równe szanse zwycięstwa. Słowem większość laurów, sypiących się dawniej na fabryki i konstruktorów, miała spaść w tym roku na pilotów i kluby. Tak przynajmniej planowali organizatorzy konkursu. Konkurencja zaś techniczna, dzięki udziałowi Polski w Challenge'u, przeniosła się na arenę międzynarodową.

5 K. L. K. T., jak i wszystkie poprzednie krajowe zawody lotnicze zainicjowała i finansowała Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej, kontrola zaś i organizacja sportowa spoczęły w rękach Aeroklubu R. P.

Aeroklub powołał Komisję Sportową w składzie: mjr. inż. W. Makowski, jako przewodniczący — członkowie: inż. Adamowicz, kpt. Antonowicz, inż. Challier, ppłk. Krzyczkowski, inż. Kwaśniak, ppłk. Kwieciński, inż. Polturak, prof. Pruszkowski, kpt. Skarżyński.

Konkurs składał się z następujących prób:

A) *Lądowania w kole* — możliwie najbliżej oznaczonego punktu.

B) *Lotu w obwodzie zamkniętym* — podczas którego pilot musi ustalić szybkość średnią, z którą ma zamiar przebyć trasę lotu okrężnego.

C) *Lotu na orjentację* — przelot do punktu wskazanego bezpośrednio przed startem i rzucenie tam meldunku. Wreszcie najistotniejszej części konkursu:

D) *Lotu okrężnego.*

Trasa lotu okrężnego prowadziła przez 25 lotnisk i 2 punkty kontrolne, co wynosiło ogółem 3.605 klm.

Wyniki B i D wiążą się ze sobą. Należy pamiętać że ani lot w obwodzie zamkniętym, ani też lot okrężny nie są wyścigiem, co wyraźnie podkreślił regulamin i o czem wspominali w swoich przemówieniach dla prasy organizatorzy konkursu. Sposób obliczania wyników lotu okrężnego w tym roku był zupełną nowością. Na podstawie ustalonej przy próbie B szybkości przelotowej, znając również długość poszczególnych odcinków trasy, oraz uwględniając niezbędny postój na lotniskach, określono czasy startów. Odchylenie od tego czasu obarczało zawodnika punktami karnemi.

Słowem, całe zawody odbyły się pod znakiem regularności lotu.

Tyle o regulaminie.

W wigilję zawodów, 1 września, zaczęły zlatywać się do Warszawy, na Mokotów zgłoszone samoloty.

Miało ich być 35, jednak część wycofała się, tak, że ostatecznie przed wieczorem było pilotów 25, w tem jedna pilotka: Danuta Sikorzanka, ogólnie znana ze swego niedawno zdobytego rekordu szybowcowego.

Niepokojono się nieco brakiem wiadomości o drugiej pilotce, Wandzie Olszewskiej. Obie panie leciały na samolotach RWD 4 i obie należą do Aeroklubu Lwowskiego.

P. Olszewska, która, jak się okazało, na skutek defektu silnika miała przymusowe lądowanie w Kieleckiem, zdążyła jednak przybyć na czas przed wieczorem dnia 1-go, by rozpocząć konkurs wraz z innymi zawodnikami.

2 września. Zbliża się południe. Pogoda nietyle niepewna, ile poprostu obrzydliwa. Zimno. Wiatr. Od czasu do czasu kropi deszczyk. Lotnisko pomimo to wygląda odświętnie. Od ulicy Topolowej trybuny portu cywilnego udekorowane żółto-białemi proporcami L. O. P. P. Samoloty stoją po przeciwnej stronie przed hangarami wojskowemi. Z trybun widać je dobrze, choć odległość jest znaczna. Dostęp do nich mają prócz zawodników, komisarzy, mechaników i oficerów pułku, jedynie dziennikarze. Poznać ich łatwo po zapytaniach, po programach, które trzymają w rękach, no i... po granatowych opaskach z napisem: „Prasa", które specjalnie w tym celu wydał redakcjom Aeroklub. Ostatni sposób rozpoznawania jest najlepszy. Doradziłem go nawet jednemu z przyjaciół, który nie mógł odnaleźć pewnego zastępcy sportowego komisarza.



5 minut po 12-ej przybył p. Minister Komunikacji inż. Butkiewicz. Witają go: ppłk. Filipowicz, Szef Departamentu Lotnictwa Cywilnego i Wice-Prezes Zarządu Głównego L. O. P. P., mjr. Makowski, Dyrektor linji lotniczej „Lot" i przewodniczący komisji sportowej, oraz kierownik zawodów ppłk. Kwieciński.

Wystrzał rakiety. Na maszt wciągnięto banderę Aeroklubu Rzeczypospolitej, oraz klubów afiljowych.

Nastąpiło otwarcie Konkursu.

Pan Minister odbył przegląd samolotów. Wyciągnięte w szeregu stoją:

R. W. D. Jest ich razem 15. Rozkraczone na niskich podwoziach, kadłubami napęczniałemi od dumy, nieomal dotykają ziemi. Szczycą się, że jest ich tak wiele, i że pomimo młodego wieku tyle chlubnych kart wypisały naszemu lotnictwu.

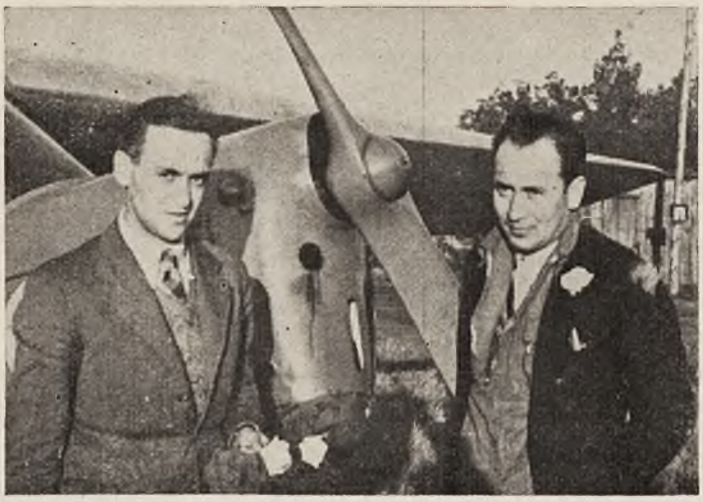
Rodzina ich składa się z pięciu 4-ek, takich samych, jak ta, na której zwyciężyli Żwirko i Wigura w Challenge'u. Pięknemi elipsoidami swoich otworów przy półkrytych kabinach nasuwają myśl o krótkowzrocznej kobiecie z mocno wymalowanemi rzęsami.

5-ki. Jest ich cztery, zupełnie takie, jak transatlantycki samolocik Skarżyńskiego przed przerobieniem go na „bis". Tyle już pisano ostatnio i tak fotografowano je z każdego boku, że mówić tu o nich nie będę.

2-ki — minjaturki 4-ek o jeszcze bardziej zażywnych kształtach.

6-ka, na której lecą Rogalski i Wędrychowski. Konstruktor, oraz dyrektor Zakładów Doświadczalnych.

7-ka nie wiele różni się od 2-ki, której jest, właściwie mówiąc, przeróbką. Jest młodsza od 6-ki. Dlaczego? — Dla tych prostych technicznych przyczyn, dla ja-



Pronaszko i Hański



Drzewiecki i Piaskowski

kich liczne kodeksy prawne przyznają prawo starszeństwa temu z bliźniąt, które później ujrzało światło dzienne.

Najmniej podobne do swego rodzeństwa dwie R. W. D. 8-ki, szczuplejsze od swoich poprzedniczek, ze skrzydłami nieco opuszczonemi, które łączy garb baldachimu („ktoś musi mieć garb, żeby widzieć mógł ktoś", powiedziałby Hamlet).

P. Z. L. 5-ki. Jest ich sześć. Staromodne swemi dwoma płatami stoją spokojne o swój los (o ile piloci nie zawiodą, a handicap jest sprawiedliwy).

Między nimi jedna, mająca ponad 600 godzin wylatanych. Nr. 14. Bracia Chałupnicy istotnie nie nadużyli zaufania tej staruszki i przebyli na niej poprawnie całą trasę.

Dwa L. K. L. — patrjotki lokalne: 5 i 4, w Lublinie zrodzone i w Lubelskich barwach stające do konkursu.

Jedno S. I., takie wysmukłe, że aż chude, sterczą mu rury wydechowe, niby zęby staremu Szkotowi. Numer konkursowy 13.

Dwa M. N.'y 4 i 5-ka niby dwaj ubodzy, a bliscy między sobą krewni, których los rzucił na kresy. Jeden staje w barwach klubu gdańskiego, drugi wileńskiego. Bliscy a tak niepodobni do siebie. 4-ka, choć starsza, ze swoim jednym płatem i siedzeniem pasażera obok pilota robi wrażenie szybkiego, nowoczesnego samolotu. Tymczasem jest to najwolniejsza maszyna ze wszystkich obecnych.

5-ka w aureoli pierścienia na silniku gwiaździstym z dwoma płatami przymocowanemi, rozpartemi i podpartemi, niby zapałkami, niezliczoną ilością zastrzałów.

Samotnie stoi J. D. 2 ze zmienionym sercem silnika, zapomniana zwyciężczyni



I-go Konkursu Awjonetek z roku 1927. Wydaje się smutna, ze swemi skrzydłami opuszczonemi poniżej kadłuba. Zapewne jest rozgoryczona, że ten, od którego liter wzięła swoje miano, Jerzy Drzewiecki, wypieszcza i wprowadza w świat inne, młodsze maszyny.

Żałujemy, że nie przybyły zgłoszone dwie nowe maszyny, które dotąd na forum publicznem jeszcze się nie ukazywały. Są niemi: RWD 10, nowy samolot sportowy akrobacyjny i NY-bis. Na pierwszem miał lecieć jeden z jego konstruktorów inż. Drzewiecki, na drugim również twórca jego p. A. Nowotny. RWD 10 został uszkodzony przy próbach i p. Drzewiecki bierze udział w konkursie na RWD 7, samolot p. Nowotnego został w Lublinie, nie jest jeszcze wykończony.

Właściwy konkurs rozpoczyna się w niedzielę o godz. 9-tej rano. Program sobotni wyczerpany. Czynności ograniczają się do spotkań, opowiadań, udzielania wywiadów, fotografij. Zrywa się wiatr. Zawodnicy i mechanicy gorączkowo wciągają samoloty do hangaru. Namawiam jednego z fotografów, by uwiecznił ten moment, lecz on burczy na mnie, bo jest właśnie zajęty upozowywaniem jednej z pilotek przed objektywem.

Niedziela. Nie wiem, czy publiczność warszawska jest jeszcze w betach, na weekend'zie, czy w kościele, w każdym razie na lotnisku jej niema. Przy megafonie znany warszawskim sferom lotniczym, oraz ich miłośnikom i miłośniczkom inż. Rychter. Tłumaczy widzom wszystko, co się dzieje na niebie i ziemi. Podaje typ samolotu, jego załogę. Charakteryzuje obrazowo każdy zwrot maszyny, w kilku słowach podaje życiorysy, od czasu do czasu robi jakąś uwagę.



P. Minister Butkiewicz wita się z zawodnikami



Nalewanie benzyny do S. I. (Tyrała i Włodarczyk)



R. W. D. 4 Kapuściński i Zaleski



P. Z. L. 5 — Latwis i Przysiecki

Nie będę oceniał, czy robi to źle, czy dobrze — powiem tylko, że znałem ludzi, co idąc na konkurs mówili: „ja się na tem nie znam, i tak nic nie rozumiem". Te same osoby po konkursie dyskutowały o zawodach tak rzeczowo, jak gdyby przyszły na świat w kabinie samolotu. Zdaje mi się, że wiele do tej metamorfozy przyczynił się speaker.

Próba pierwsza. Na środku lotniska wyrysowano wapnem krąg o średnicy stu metrów. W środku biała chorągiewka, widoczna z samolotu i z trybun. Chodzi o to, by lądować jak najbliżej środka. Odległość mierzy się od chorągiewki do osi podwozia. Możliwych punktów do zdobycia jest dwieście. Zawodnicy startują kolejno według numerów wylosowanych.

Wypuszcza maszyny, machając ze sztuczną powagą startową chorągiewką— pewien popularny akrobata-lotnik. Wojskowy. Zawsze roześmiany, o twarzy szesnastoletniego chłopaka, włosach noworodka, a reputacji Casanovy. Lądują za małymi wyjątkami wszyscy dobrze. Większość nawet bardzo dobrze. Zwyciężył w tym konkursie por. Latwis (Aeroklub Warszawski), który wylądował o dwa metry od chorągiewki. Za nim kolejno idą: Drzewiecki, Pronaszko, Szarek, Kryński, Jonikas, Halewski i t. d. nie będę tu wymieniał wszystkich, którzy zdobyli ponad sto punktów, bo ich jest zbyt wielu, ani też tych paru, którzy mieli punktów 0, bo by im było zbyt przykro, że „przesmarowali" lub „nie dociągnęli". Oficjalne sprawozdanie Aeroklubu R. P. i tak podaje te rzeczy zupełnie dokładnie.

O godzinie 16-ej ciąg dalszy — Lot w obwodzie zamkniętym. Osób więcej, niż



rano, ale tłoku niema. Publiczność jeszcze niezupełnie jest zorjentowana, że to nie wyścig i myślami pomaga swoim faworytom „prędzej, prędzej". Próba jest efektowna, bo samoloty latając w trójkącie Warszawa — Falenty — Piaseczno są widoczne prawie przez cały czas. Na punktach kontrolnych chronometrzyści notują minuty. Każdy z zawodników pięciokrotnie robi okrążenie, co wynosi razem 181 kilometrów. Przypomina to trochę tor wyścigowy, a trochę „rundy" w szkole pilotów.

Pani Olszewska wycofuje się z zawodów. Silnik nie chciał zaskoczyć, wogóle wymagał on naprawy. Zawodniczka jest taka zdenerwowana, że ma łzy w oczach. Pech. Nie bierze od tej chwili udziału w zawodach, lecz siedząc na lotnisku w Warszawie rozpytuje się o nowiny z trasy, przejmując się każdym powodzeniem i niepowodzeniem kolegów klubowych. Pozostałych 25 samolotów w porządku.

4-go o godzinie 10-tej rano lot na orjentację. Publiczności niema prawie wcale, pomimo, iż wejście jest bezpłatne. Nic dziwnego, przedewszystkiem: poniedziałek i praca, a pozatem — cóż można zobaczyć ciekawego z oddalonych trybun, kiedy maszyna gdzieś tam z drugiej strony kołuje do komisarza, dostaje w kopercie wycinek mapy z zaznaczonym punktem, gdzie należy rzucić meldunek, wylatuje, gdzieś tam leci i skądś tam wraca. Wyniki i tak będą ogłoszone później. Nawiasem mówiąc wypadły one bardzo dobrze. W Warszawie udział w tej części konkursu wzięło 13 samolotów, Warszawiacy odbyli próbę później w Poznaniu. Lwia część zawodników zdobyła maksimum możliwych, t. j. 100 punktów. Ale! Nie powiedziałem, jak



Zwycięskie R. W. D. 5



Samolot M. N. 5 Janikas Podziunas

się obliczało punkty. Bardzo prosto: za każdą minutę przekroczenia wyznaczonego czasu doliczało się 10 punktów karnych, czas zaś wyznaczono, opierając się na obranej szybkości „lotu w obwodzie zamkniętym".

5-go, we wtorek, była przerwa. Szykowano maszyny, sprawdzano busole, studjowano mapy, odpoczywano przed lotem okrężnym. Niektórzy jedli grzyby, i nie wzięli udziału w zawodach dnia następnego. Kiedyś czytałem taką sentencję reklamową: „Kto zjada grzybka, zdrów, jak rybka". Wydaje mi się, że to blaga.

Trasę lotu okrężnego czytelnicy znają, zresztą — jest na mapce.. Podano bardzo wyraźnie: WARSZAWA — Biała Podlaska — Grodno — WILNO — Mołodeczno — Baranowicze — ŁUCK — Brody — Lwów — Krosno — KRAKÓW — Sandomierz — Zamość — Lublin — WARSZAWA — Łódź — Mielec — Dębica — Nowy Targ — KATOWICE — Częstochowa — POZNAŃ — Bydgoszcz — Kościerzyna — Gdynia — Kościerzyna — Inowrocław—Lidzbark—Płock — WARSZAWA.

We środę, 6-go, o 5-tej rano startował pierwszy samolot. Za nim w odstępach 2-minutowych pozostałe 23. Jedno JD 2 zostało w hangarze. Zdrowe.

Z Grodna leciało już tylko 22 samoloty, gdyż Sikorzanka wywróciła się na swoim RWD 4 na plecy. Wylądowała dobrze, aż tu wiatr dmuchnął. Boczny. Kapotaż. Winy i wstydu niema, nawet Lindbergowi mogłoby się coś podobnego zdarzyć, a przykrości wiele. Śmigło i ster kierunkowy uszkodzony. To samo wydarzyło się, trochę przedtem, w Białej Korbelowi na RWD 2.

W Wilnie wycofała się jeszcze jedna RWD 4-ka: Kapuściński z Aeroklubu Poznańskiego.

Niedolatując 6-ciu kilometrów lądował przed Baranowiczami, jak na szybowcu, Sołtykowski z Klubu Krakowskiego. Wymontował mu się silnik. Na tym samym odcinku zdarzył się wypadek z maszyną lubelską LKL. 4 pilotowaną przez Martyniaka. Po przymusowem lądowaniu wiatr wywrócił samolot. Załoga odniosła obrażenia. Między Baranowiczami a Łuckiem wskutek mgły zabłądzili Tyrała i Włodarczyk na swojej 13-ce. Przelecieli granicę, a gdy się poniewczasie zorjentowali zostali w powrotnej drodze, przez graniczną straż bolszewicką, zmuszeni do lądowania. Etap Wilno — Brody był najcięższym dla zawodników. Pogoda w czasie konkursu w tej części Polski była fatalna, tereny tamtejsze są niedogodne, wybrać miejsce do lądowania trudno.

Do półmetka przyleciał pierwszy Pronaszko, za nim Wysiekierski, Chorzewski, Halewski i t. d.

Sopora z Aeroklubu Śląskiego zrezygnował z etapu Kraków — Warszawa i przyleciał do stolicy bezpośrednio. Również Giedroyć z Wilna opuścił dwa etapy, lecąc wprost do Katowic. Tak więc dnia 8-go z Warszawy już tylko 16 samolotów startowało do Łodzi. 9-go w Poznaniu było 19 samolotów, z których 13 szło w czasie nakazanym i całkowitą ustaloną trasą. Skracając sobie drogę przybył prosto z Warszawy Jonikas. Wspomnę nawiasem, że miał wypadek lądowania w krzaczkach i dołkach między lotniskiem, a kolonją Staszica. Chorzewski nadleciał tegoż dnia z Łodzi, gdzie nocował.

Sikorzanka, której uszkodzony RWD. przewieziono do Warszawy i naprawiono, wystartowała również 9-go o 5-ej rano i przeleciała etapy Warszawa—Katowice i Katowice — Poznań, by nazajutrz wziąć udział w locie Poznań — Warszawa wraz z innymi.

Ostatniego dnia pogoda i publiczność dopisały. Zawodnicy też. Wszyscy przebyli trasę końcową normalnie. Czekanie urozmaicono publiczności pokazem szybowców holowanych.

Trybuny z niecierpliwością oczekiwały przylotu pierwszej maszyny.

Wreszcie od zachodu na horyzoncie zarysowuje się sylwetka samolotu.

Można już rozpoznać, że to RWD, ale typu rozróżnić niepodobna jeszcze. Nareszcie widać: Piątka srebrno-niebieska.

Pronaszko! Wylądował. Brawa, Przywitania. Fotografje. Gratulacje. Znów gratulacje i znów przywitania.

W parę minut później ląduje Szarek. Potem kolejno inni: Drzewiecki, Halewski, Wysiekierski, Latwis, Grzeszczyk.

Pronaszko i Hański, mechanik przejeżdżają przed Trybunami samochodem. Komisja ogłasza wyniki. Maszyny idą do hangarów spać. Ludzie rozchodzą się i spotykają, żeby spać lub nie spać. Wieczorem w Ministerstwie Komunikacji ogłoszenie wyników.

A teraz — zakończenie. Klasyfikacja końcowa będzie w części oficjalnej i właściwie nie powinienem zadawać czytelnikom trudu słuchania, że zawodników zostało sklasyfikowanych 19-tu, że ich samoloty to były: 11 RWD,, 5 PZL., 2 MN. i 1 LKL., że z tych 19-u pilotów 7-u było z Klubu Warszawskiego, że Lwów miał 4-y miejsca, Wilno i Śląsk po dwa, a Gdańsk, Kraków, Lublin i Poznań po 1-ym. Również nie potrzebowałbym pisać o tem, że pierwsza nagroda przyniosła *właścicielowi* samolotu 4, druga 3, trzecia 2, czwarta 1½, a piąta tysiąc złotych. Wszystkie pozostałe po pięćset zł. Wogóle już nic nie napiszę. Chyba, że odpowiem na pytania, które będą mi zadawali ludzie „interesujący się lotnictwem".

— Czy znam Pronaszkę? — Znam.

— Czy jestem z nim po imieniu? — Tak. — Mietek.

— Czy naprawdę dobrze lata? — Naprawdę.

— Czy przystojny? — Tak.

— Czy dużo zarabia? — Grupa uposażenia VIII szczebel B.

— Czy żonaty? — Tak.

— Czy to ten sam, co był fotografowany ze Skarżyńskim? — Tak.

— Jakie uczucie miał por. Pronaszko, kiedy pierwszy raz w życiu poleciał samolotem? — Nie wiem.

Prawdziwy koniec. Poważny:

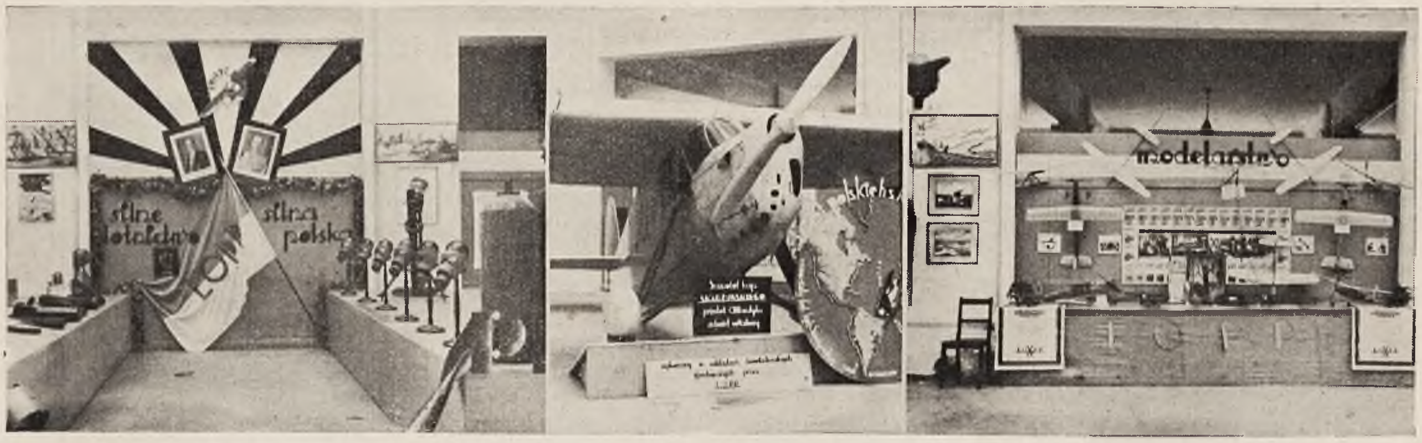
Znaczenie konkursu.

Otóż, przedewszystkiem — propagandowe. Pokazanie na prowincjonalnych lotniskach naszych samolotów turystycznych i pilotów. Z drugiej strony — danie tym pilotom możności zaznajomienia się z prowincjonalnymi lotniskami. Zbliżenie społeczeństwa do samolotu. Trening i rywalizacja załóg, mająca na celu podniesienie ich sprawności. Danie możności młodym pilotom wyróżnienia się. Skończyłem.



Zakończenie Konkursu. Grupa zawodników, organizatorów i gości w Min. Komunikacji.

W dniu 12 września 1933 r. nastąpiło w Poznaniu otwarcie wystawy p. n. „Przyroda, Zdrowie i Opieka Społeczna”



W pawilonie L. O. P. P. m. innymi widzieliśmy: R. W. D. 5 bis Skarzyńskiego, pamiątki po ś. p. Żwirce i Wigurze, szybowce, modele polskich samolotów i balonów, oraz modele latające, sprzęt przeciwgazowy, mapę lotnisk i fotografje szkół, ufundowanych przez L. O. P. P. jak również bardzo wiele innych ciekawych eksponatów, obrazujących pracę Ligi.

Powietrzna armada włoska w przelocie powrotnym przez Atlantyk

W Nr. 7 „Lotu Polskiego”, omawialiśmy przelot eskadry włoskiej gen. Balbo z Rzymu do Chicago, zatrzymując się razem z eskadrą w Reykjavik w Islandji, gdzie eskadra ugrzęzła przez parę dni nie mogąc się dalej poruszyć po zamierzonej trasie, z powodu niesprzyjających warunków atmosferycznych. Pewne trudności informacyjne, dopiero teraz pozwoliły nam na dokończenie omówienia tego gigantycznego lotu.

W dniu 12 lipca, po ustaleniu się już pogody nad Atlantykiem Północnym, o czem zawiadomiła Balbę włoska służba meteorologiczna umieszczona na kilku statkach wielorybniczych, między Islandją, Grenlandją i Labradorem — gen. Balbo zdecydował się na dalszy lot. Trasa prowadziła na przestrzeni 2.400 km z Reykjavik do Cartwright na Labradorze a więc już na lądzie amerykańskim. Był to najdłuższy etap lotu ukończony pomyślnie nad Atlantykiem.

13 lipca Balbo leci dalej z całą ekipą z Cartwight do Shediac w Nowym Brunświku. Lot odbywa się ciągle pomyślnie, ekipę włoską wszędzie witają entuzjastycznie.

We Włoszech odbywają się w tym czasie radosne manifestacje z powodu szczęśliwego przelotu przez Atlantyk.

14 lipca leci Balbo z Shediac do Montrealu. Jest to stosunkowo najkrótszy etap, bo wynosi raptem 800 km.

Wreszcie 15 lipca przylatuje cała ekipo do Chicago, jako celu wyprawy na wystawę „100 lat postępu”. Cała trasa z Orbetello (pod Rzymem) do Chicago wynosiła 11.300 km i odbyła się w ciągu 15 dni. Poza jedynym wypadkiem w Amsterdamie, tak samoloty, jak i załogi stanęły na wysokości zadania. Przyjęcie w Ameryce pełne owacji i serdeczności, szereg depesz gratulacyjnych z całego świata daje wyraz uznania dla tego wspaniałego zbiorowego wysiłku. Szybkość przelotu wahała się zależnie od wiatrów, od 200 — 250 km/godz.

Z tego przelotu odbytego na pewnych odcinkach w mgle i przeciwnych wiatrach widać było, że tak personel, jak i sprzęt, nie zawiedli, świadcząc chlubnie o celowych i mądrych przygotowaniach, oraz doskonałym kierownictwie całej wyprawy.

Z Chicago Balbo leci do Nowego Yorku, w towarzystwie szeregu samolotów amerykańskich i sterowca Macon. Ekipa ląduje pomyślnie w zatoce Jamaica Bay przy Long Island. Tłumy zebrane na powitanie, manifestują spontanicznie na cześć Włochów. Z Nowego Yorku Balbo udaje się w towarzystwie 10-iu najstarszych oficerów swej ekipy do Washingtonu, z wizytą do Prezydenta Roosevelt'a, gdzie zostaje przyjęty ze wszystkiemi honorami.

Po kilkudniowym postoju, przeznaczonym na wypoczynek dla załóg i przygotowanie maszyn, startuje ekipa w dniu 24 lipca do lotu powrotnego do Europy.

Pierwszy etap powrotny prowadzi z Nowego Yorku do Shediac w Nowym Brunświku. Po drodze dwa samoloty wodują przymusowo z powodu drobnych defektów, a później przyłączają się do ekipy. Na drugi dzień, pogoda do ostatniego etapu na ziemi amerykańskiej przed powrotnym skokiem przez Atlantyk, prowadzi z Shediac do Shoal Harbour na Nowej Ziemi. Tu znów następuje parę dni przerwy, w oczekiwaniu na więcej sprzyjającą pogodę na Atlantyku. Silna mgła i przeciwne wiatry uniemożliwiają odlot.

Wreszcie w dniu 8 sierpnia, rozpoczął się skok przez Atlantyk z Shoal Harbuor do Azorów. Przed odlotem Balbo dzieli eskadrę na dwie części — z jedną, o sile 9 samolotów woduje w porcie Ponta Delegata na wyspie San Miguel, — z drugą, o sile 15 samolotów leci gen. Pellegrini, który również pomyślnie woduje w porcie Horta na wyspie Fayal.

Na drugi dzień następuje start z Azorów do Lizbony. Zdawało się, że wszystko pójdzie pomyślnie, niestety jedna z maszyn ekipy Balby, kapotuje przy starcie w Ponta Delegata. Rezultatem kapotażu samolot rozbity, por. Squalia zabity, a pozostała załoga ranna. Widząc wypadek, Balbo nie przerywa lotu i kontynuuje go dalej, polecając jedynie przez radjo trzem samolotom wodować z powrotem, aby nieść pomoc zagrożonym współtowarzyszom. Samoloty te następnie przylatują do Lizbony, za 20-tu samolotami, doprowadzonemi poprzednio przez Balbę do ujścia rzeki Tag, gdzie nastąpiło wodowanie. A więc i powtórny przelot Atlantyku odbył się pomyślnie, prócz tego nieszczęśliwego wypadku na Azorach.

Na wieść o śmierci towarzysza broni, Balbo odwołuje wszystkie przygotowane uroczystości powitalne w Portugalji.

W dniu 13 sierpnia dokonuje Balbo pomyślnie ostatniego przelotu z Lizbony do Ostji pod Rzymem z pominięciem Francji, gdzie miał wodować (Marsylja) w myśl pierwotnego planu i do czego się uprzednio Francuzi przygotowali.

Po przebyciu około 20.000 km, z minimalnemi stosunkowo ofiarami (2 samoloty rozbite i 2 ludzi zabitych, na 25 samolotów i 100 ludzi załogi) i szczęśliwem wodowaniu w Finmicino, nastąpiło powitanie w Rzymie. Witał: Król, Mussolini, Rząd, Wojsko i ludność nadzwyczaj serdecznie i entuzjastycznie.

Gen. Balbo został mianowany marszałkiem sił powietrznych, a szereg jego oficerów awansowało i otrzymało wysokie odznaczenia.

Istotnie wyczyn olbrzymi i wspaniały, dlatego słusznie zupełnie należą się słowa gratulacji i uznania nietylko Balbie i jego Armadzie, ale i całemu Lotnictwu Italskiemu, które potrafiło wyłonić ze swego grona i przygotować tak wspaniały zespół załóg i samolotów. *A. W.*

Ci, co odlecieli na zawsze



Francesco de Pinedo.

Po wspaniałym triumfie, jakie opromieniło Italję przez sławny lot transatlantycki eskadry wodnosamolotów marsz. Balbo — lotnictwo italskie okryte zostało ciężką żałobą.

Jeden z najlepszych pilotów wojskowych, markiz Francesco de Pinedo, słynny rekordzista, oraz lotnik długodystansowy, zginął w dniu 2 września r. b. na lotnisku nowojorskiem w czasie startu do próby pobicia rekordu międzynarodowego lotu na odległość.

De Pinedo zamierzał dokonać przelotu z Nowego Jorku do Bagdadu, bijąc w ten sposób rekord, ustanowiony niedawno przez francuskich lotników Codosa i Rossi'ego.

Przyczyną katastrofy było przeciążenie aparatu zapasami paliwa.

Po starcie i przeleceniu około 200 metrów samolot opadł na ziemię, potoczył się w kierunku jednego z hangarów i rozbił się o barjerę. W oczach tłumu samolot stanął w płomieniach rozlanej benzyny z pękniętych zbiorników.

Wraz z samolotem żywcem spłonął de Pinedo.

Tragicznie zmarły lotnik rozsławił swe imię lotem, dokonanym w 1925 roku. Przebył on wówczas olbrzymią trasę, lecąc z lotniska Sesto Calende we Włoszech do Melburnu, a stamtąd przez Tokjo do Rzymu. Ze względu na to, że trasę tę przebył on na słabym stosunkowo samolocie, przyznano mu nagrodę ministerstwa spraw wojskowych. Na przestrzeni 8-miu lat był to największy lot długodystansowy.

W półtora roku później de Pinedo wystartował do drugiego swego wielkiego lotu — przebył wówczas zgórą 40.000 km na wodnosamolocie, lecąc z Sesto Calende przez Dakar, Pernambuko do Buenos Aires w Brazylji, Nowego Orleanu, Nowego Jorku, Chicago, Trapessy, przez wyspy Ararsuie do Rzymu.

Po tym wspaniałym locie markiz de Pinedo mianowany został szefem sztabu Wojskowego Lotnictwa Italskiego. Na tym stanowisku dokonał kilku przelotów o mniejszym jednak rozgłosie, niż poprzednie, w tem lotu wraz z gen. Balbo z Taranto we Włoszech do Odessy i zpowrotem, długości 4.667 km.

Nadmienić też należy, że świetny ten lotnik, którego śmierć spotkała właśnie w N. Jorku, odznaczony został w swoim czasie przez kongres amerykański najwyższą odznaką lotniczą „distinguished flying cross".

* * *



Reinhold Poss.

Dnia 26 sierpnia r. b., w drugim dniu raidu samolotów turystycznych dokoła Niemiec zginął Reinhold Poss, wielokrotny reprezentant Niemiec podczas międzynarodowych zawodów lotniczych.

Nazwisko tego sportowca-gentlemana nie jest w Polsce obce. Wszak z Possem i Morzikiem kpt. Żwirko walczył o palmę pierwszeństwa w Challenge 1932: na ostatnim etapie raidowym, oraz w zawodach szybkości. W obliczu tysięcznych tłumów na berlińskiem lotnisku Tempelhof — składał Reinhold Poss, pokonany konkurent, Polakom, zdobywcom pierwszej nagrody, gratulacje serdecznie i szczerze.

Zgon tego lotnika-sportowca najwyższej klasy — okrył lotnictwo niemieckie ciężką żałobą. *T. N.*

Katastrofa ś. p. kpt. pil. Lewoniewskiego i ppłk. obs. Filipowicza w Z. S. R. R.

W poniedziałek dnia 11 b. m. w rocznicę śmierci ś. p. Żwirki i Wigury na lotnisku w Okęciu wystartował o godzinie 10,55 rano samolot P. Z. L. 19, z obsadą kpt. pil. Lewoniewskiego i ppłk. obs. Filipowicza w kierunku wschodnim.

Lot przygotowany do ostatniej chwili w tajemnicy, zainicjował ppłk. Filipowicz — szef departamentu lotnictwa cywilnego w Ministerstwie Komunikacji, celem pobicia rekordu międzynarodowego lotu w linji prostej w tej kategorji samolotów turystycznych. Rekord ten należał od 1931 r. do francuskich lotników Salouette i Permangle, którzy na Farmanie 231 osiągnęli odległość w linji prostej wynoszącą 2.912 km.

Do pobicia rekordu Państwowe Zakłady Lotnicze przygotowały samolot turystyczny P. Z. L. — 19 (znany z Challenge'u 1932 r. i lotu kpt. pil. Bajana i Dudzińskiego przez Rosję do Wiednia w b. r.) przerabiając go i zaopatrując w zapas benzyny na 26 godzin lotu i wszystkie przyrządy do lotów nocnych i długodystansowych.

Przygotowania zostały skrupulatnie przeprowadzone, oprócz tego załoga przeszła konieczny trening przygotowawczy. Trasa lotu miała prowadzić z Warszawy na Moskwę, Kazan, Swierdłowsk, Omsk, Nowosybirsk. Ponieważ szybkość samolotu obliczono na 180 km./godz., przeto przypuszczano, że lotnicy będą mogli pokryć trasę długości do 4.500 km.

Wszystko zapowiadało się dobrze, niestety ślepe fatum stanęło w poprzek chlubnym zamiarom lotników. Depesze nadeszłe do Moskwy doniosły o wypadku naszego samolotu pod miejscowością Jagrin w pobliżu Kazania.

Według relacji samolot dostał się w burzę i mgłę i z powodów jeszcze szczegółowo nieznanych rozbił się, następstem czego była śmierć ś. p. kpt. pil. Józefa Lewoniewskiego i zranienie ppłk. obs. Filipowicza.



Ś. p. kpt. pil. J. Lewoniewski przed odlotem w rozmowie z konstruktorem z P. Z. L.

Zwłoki ś. p. kpt. pil. Lewoniewskiego zostały przewiezione do kraju ze wszystkiemi honorami wojskowemi i przy pełnym serdecznym współczuciu władz i ludności rosyjskiej. Ppłk. Filipowiczowi okazano daleko idącą pomoc i opiekę, jednak obrażenia odniesione w katastrofie uniemożliwiły mu natychmiastowy powrót do kraju.

Pogrzeb ś. p. kpt. pil. inż. J. Lewoniewskiego odbył się dnia 18-go b. m. w Warszawie przy udziale rodziny, reprezentantów władz, kolegów i tłumów publiczności.

W przedwcześnie zmarłym lotniku straciliśmy jednego z najdzielniejszych pilotów i zdolnego inżyniera, rokującego wielkie nadzieje na przyszłość.

Ogólny żal i współczucie okazane wdowie i rodzinie zmarłego były wyrazem bólu i żalu, jakie ś. p. kpt. pil. inż. J. Lewoniewski wywołał swym tragicznym zgonem w sercach wszystkich kolegów i znajomych, oraz tych, którym drogi jest los i przyszłość naszego lotnictwa.

W zw. ciężkim rozwojowym pochodzie Polski Skrzydlatej jeszcze jedna chlubna karta pokryła się kirem i łzami. *W.*

Skrzydła Sowietów

Sergjusz Abżołtowski



SKRZYDŁA SOWIETÓW

„Skrzydła Sowietów", jest to nazwa wielkiego trzysilnikowego samolotu ANT—9, rosyjskiej konstrukcji i budowy, na którym czerwoni lotnicy po raz pierwszy w 1929 roku oficjalnie zjawili się na lotniskach Europy [1]. Była to bodajże pierwsza próba nawiązania stosunków międzynarodowych przez bolszewicką flotę powietrzną odgrodzoną do tego czasu chińskim murem od świata zewnętrznego.

Mianem tem nazwiemy też naszą próbę zorjentowania się w stanie aeronautyki Z S. R. R. Mówimy — próbę, gdyż zadanie, którego się podejmujemy, bynajmniej nie jest łatwe. Nasz sąsiad wschodni zazdrośnie strzeże tajemnicy swych zbrojeń szczególnie zaś rozwoju lotnictwa. Dopiero w roku ubiegłym rząd sowiecki podał do wiadomości Ligi Narodów ilość posiadanych przez niego statków powietrznych, którą oblicza na 913 samolotów, 16 sterowców i 16 balonów na uwięzi.

Nie mamy prawa wątpić w prawdziwość tych liczb, z obowiązków jednak, jak to się mówi, „dziennikarskich", musimy zaznaczyć, że prasa szwedzka oblicza stan sił powietrznych sowietów z roku 1932-go na 2000 samolotów, w tem 400 bombardujących, 400 myśliwskich, 400 morskich i 800 rozpoznawczych. Gdyby to była prawda — miałby Z. S. R. R. największe lotnictwo w świecie.

Rzekomo program 1935 roku przewiduje podwyższenie liczby 2000 do 5000 samolotów, które utworzyłyby 62 pułki lotnicze.

Będziemy jednak opierać się na danych, które ujawnia nam literatura rosyjska, gdyż i one są niezmiernie ciekawe i imponujące.

Należy pamiętać, że wojna domowa zniszczyła do cna dość rozbudowane w ciągu 1914—17 r., rosyjskie lotnictwo wojskowe i morskie, jak również zdezorganizowała kompletnie powstający dopiero w Rosji przemysł lotniczy. Lotnictwo cywilne przed 10 laty w Sowietach nie istniało wcale.

KIEROWNICTWO OGÓLNE.

Aczkolwiek w Z. S. R. R. niema specjalnego ministerjum (komisarjatu) powietrznego, jak to widzimy w Anglji, Francji, Italji i ostatnio w Niemczech, a nawet w malutkiej Grecji, w organizacji władz lotniczych ujawnia się wielka troska rządu o należyty rozwój nowego narzędzia wojny i kultury pokojowej.

Lotnictwa wojskowe i cywilne są w różnych rękach, lecz ręce te, zarówno w pierwszym, jak i drugim wypadku, należą do osób bardzo wpływowych i zajmujących najwyższe stanowiska w Związku.

Szefem Wojskowej Floty Powietrznej jest jeden z 11-tu członków Rewolucyjnej Rady Wojennej Związku S. R. R. — J. Alksnis-Astrow, do 1931 r. zastępca szefa W. F. P. Były jego przełożony P. Baranow przy reorganizacji lotnictwa cywilnego (w 1931 r.) został wyznaczony dyrektorem tak zwanego Wszechzwiązkowego Zjednoczenia Awiacyjnego i jednocześnie członkiem prezydjum Rady Gospodarki Ludowej.

Widzimy więc że obaj szefowie wchodzą do odpowiednich ministerstw (komisarjatów), z prawem głosu prawie równym prawom ministrów. Nie wchodząc w szczegóły organizacji instytucyj kierowniczych, przejdziemy do omówienia liczb i faktów, charakteryzujących istotny stan czerwonej aeronautyki.

WOJSKOWE SIŁY POWIETRZNE.

Wojskowe siły powietrzne Z. S. R R. dzielą się na dwie grupy nierównej wielkości: W. S. P. — wojsk lądowych [1] i W. S. P. — marynarki wojennej. Ogólne kierownictwo obydwóch grup koncentruje się, jak już było powiedziane wyżej, w ręku jednej osoby — Głównego Naczelnika Wojskowych Sił Powietrznych.

Samodzielnego lotnictwa („Armji powietrznej"), które istnieje we wszystkich potężnych flotach powietrznych Europy (Italja Anglja, Francja), jako wykończonego tworu organizacyjnego, Sowiety jeszcze nie mają. Przypuszczać jednak można, że dążą do tego stopniowo.

Zaczątki samodzielnego lotnictwa w Z. S. R. R. widzimy w poważnej, bo sięgającej liczby 80, ilości ciężkich (wielosilnikowych) samolotów bombardujących lądowych oraz 63, również ciężkich samolotów bombardujących morskich. Do tego dochodzą 12 wodno-samolotów torpedujących, które poza torpedowaniem okrętów mogą z łatwością spełniać wszelkie inne zadania niszczycielskie.

Razem więc ofensywna grupa lotnictwa sowieckiego w 1932 r. [1]), odpowiadająca „Armjom powietrznym" Italji, Anglji i Francji, osiągnęła już pokaźną liczbę — 155 samolotów.

Grupa obronna, jak na warunki geograficzne i polityczne Z. S. R. R. jest niezrozumiale wielka, wynosi ona 342 samoloty myśliwskie. Wprawdzie w stosunku do ilości lądowych samolotów myśliwskich Francji jest ona mniejsza o prawie 140 samolotów, równa się jednak ilości samolotów myśliwskich lądowych i morskich każdej z dwóch innych potęg lotniczych — Anglji i Italji

Zjawisko to, dziwne, gdy się weźmie pod uwagę stosunkową słabość powietrzną sąsiadów Z. S. R. R., można wszakże wytłumaczyć zastosowaniem w wykazie samolotów pewnego trick'u demagogicznie — „obronnego". Sowiety zupełnie nie wykazują posiadania t. zw. samolotów szturmowych, chociaż literatura fachowa przepełniona jest omawianiem ich działań.

Lotnictwo szturmowe jest lotnictwem par excellence zaczepnem. Wprawdzie akcja jego nie ma wielkiego zasięgu; operuje ono wpobliżu frontu (bliskość ta jest względna — bo dochodzi do 100 — 150 km), jednak przeznaczone jest do napadów na cele ziemne, nie zaś do zwalczania samolotów nieprzyjaciela w powietrzu. Wielkie manewry lotnicze 1931 roku we Włoszech wykazały ogromną skuteczność podobnych działań, nietylko przeciwko wojskom, lecz również kolejom, portom, miastom, fabrykom i t. d.

Otóż jeżeli nie wszystkie 342 samoloty czerwone myśliwskie są przeznaczone do akcji szturmowej, to z pewnością znaczna ich część specjalizuje się właśnie w tej dziedzinie.

Samolotów rozpoznawczych, odpowiadających naszym linjowym, również zdolnych do działań niszczycielskich, lecz na skale o wiele mniejszą, mają Sowiety 3 — 5 krotnie mniej niż wymienione wyżej państwa europejskie: 120 lądowych i 86 morskich. Do tego dodać trzeba 112 lądowych samolotów towarzyszących, o słabych właściwościach bojowych.



Andrzej Tupolew, znany konstruktor wielkich samolotów.

---

[1]) W roku 1928 dokonano krótkiego przelotu wodnosamolotów z Leningradu do Sztokholmu i zpowrotem.

[1]) W. W. S. R. K. K. A. (Wojskowe Siły Powietrzne robotniczo-włościańskiej armji czerwonej).

[1]) Liczby podane przez Z. S. R. R. w roku 1931 do Ligi Narodów.



Jedna z eskadr podczas parady na „Czerwonym placu" w Moskwie.



Fokker D. XIII. Myśliwski.

Razem w 1932 r. — w czasie pokoju — Z. S. R. R. miał 815 samolotów, zdolnych natychmiast stanąć do walki.

Liczba ta jest wynikiem „piatiletki". Prawdopodobnie dorównuje ona liczbie samolotów które pracowały na rosyjskim froncie w 1917 r. (około 100 niekompletnych eskadr — po 6 — 9 samolotów w każdej). W państwach zachodnio-europejskich stosunek samolotów z r. 1918 do obecnej równa się 4 (3):1. Powtórzyć też trzeba, że przez kilka lat po wojnie domowej lotnictwo wojskowe w Sowietach nie istniało prawie wcale.

Aby dokładniej scharakteryzować stan wojskowego lotnictwa Rosji Sowieckiej należy wspomnieć o poziomie wyszkolenia jego personelu latającego i technicznego.

Każda nowa myśl taktyczna lub techniczna, znajduje w Sowietach żywy oddźwięk i szybką realizację praktyczną. Szczególnie dużo nowych koncepcyj dostarcza światu — „rewolucyjne" w tej dziedzinie lotnictwo włoskie i „rekordowe" — amerykańskie. Niemało też czerpią Rosjanie z metodycznej pracy Francuzów, jak również pilnie obserwują bojowe doświadczenia mandżurskie Japończyków.

Szczególną wagę przywiązuje czerwone lotnictwo do wszelkiego rodzaju napadów na cele ziemne. Włoski wynalazek — „lot koszący", t. j. lot przy ziemi, na wysokości kilku, maksimum kilkunastu metrów, wprowadzili w życie Rosjanie bodajże wcześniej, niż sami jego autorzy. Obecnie istnieje w Sowietach szczegółowo i dokładnie przemyślana i sprawdzona w praktyce teorja tego rodzaju lotów, oraz napadów połączonych z najstraszniejszym wrogiem nieprzyjaciela — zaskoczeniem.

Dzięki wielkim obszarom i pustkowiom rosyjskim, wszelkiego rodzaju ćwiczenia — w bombardowaniach z różnych wysokości i strzelaniu powietrznem — stosunkowo łatwo mogą być wykonywane. Okoliczności tej więc bolszewicy nie zaniedbują wykorzystywać na szeroką skalę.

Szczególną uwagę zwróciło lotnictwo sowieckie na t. zw. „lot ślepy", wykonywany zapomocą przyrządów aerodynamicznych, bez widoczności ziemi. W przelocie tego rodzaju (1930 r.) Moskwa — Charków — Sewastopol — końcowe błędy nie przekraczały 1 — 2 km w stosunku do celu podróży.

W roku 1932 cała eskadra wykonała lot grupowy z Moskwy do Charkowa i zpowrotem na wysokości 5000 m. Przed kilku laty w fachowych czasopismach sowieckich były wzmianki, o udanych próbach lotów grupowych w nocy.

Szczupłe ramy artykułu nie pozwalają nam na szersze omówienie tak ważnej sprawy, jaką jest bojowe przygotowanie lotnictwa wojskowego. Zaznaczymy jedynie, że od paru lat kierownictwo czerwonej floty powietrznej wysunęło 2 hasła: racjonalizacja i współzawodnictwo („socyalisticzeskoje sorievnovanje").

Wnioski racjonalizatorskie sypią się z oddziałów lotniczych, jak z rogu obfitości — tysiącami i dziesiątkami tysięcy. Niewątpliwie jest w tem dużo blagi i rzeczy conajmniej niepoważnych, jednakże dążenie do usprawnienia pracy i walka z rutyną nie mogą w koniecznym wyniku nie wywrzeć na lotnictwo wpływu dodatniego. Współzawodnictwo wyraża się w tworzeniu „brygad szturmowych", zawierających ze sobą umowy o jak najszybsze osiąganie tych, lub innych celów wyszkoleniowych i technicznych. Niejednokrotnie spotyka się w prasie nazwiska wybitnych lotników, których się wynagradza orderami, przedmiotami wartościowemi, lub wręcz pieniędzmi. Obok tych nazwisk spotykamy również nazwiska lotników opieszałych, leniwych i t. p., którym ostro się wytyka ich braki.

LOTNICTWO CYWILNE.

Stan i rozwój lotnictwa cywilnego najlepiej scharakteryzuje przytoczona niżej tablica.

Linje komunikacyjne Z. S. R. R. w zarysie są podobne zgrubsza do szkieletu wielkiej ryby. Kręgosłupem jest magistrala Berlin — Władywostok, od niego odchodzą ości na północ i południe. Linje północne sięgają Oceanu Lodowatego i łączą najbardziej zapadłe kąty Rosji Europejskiej i Syberji z kulturalnym wnętrznem kraju, linje południowe dążą do opanowania państw Azjatyckich: Persji, Chińskiego Turkiestanu, Mongolji i t. d. Oczywiście „głowa", t. j. europejska część Związku pokryta jest stosunkowo gęstą siecią komunikacyjną.

Co się tyczy aerofotogrametrji, bolszewicy twierdzą, że zajmuje ona obecnie drugie miejsce w świecie.

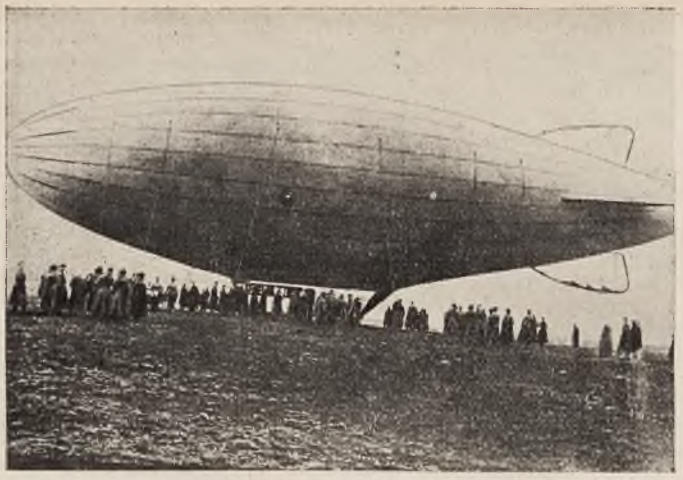
Oprócz wymienionych w tablicy prac ciągłych, cywilne lotnictwo sowieckie wykonuje szereg czynności dorywczych, jak obsługiwanie wszelkiego rodzaju statków na wodach Oceanu Lodowatego, dozorowanie pożarów leśnych, przerzucanie ryb z morza Kaspijskiego do Aralskiego i t. p.

SPORT.

Jako kryterjum rozwoju sportu bierze się zwykle rekordy tej lub innej kategorji. Z. S. R. R. nie należy do Federacji Aeronautycznej (F. A. I.), nie notuje się więc wyczynów jego lotnictwa w tej instytucji międzynarodowej.

Zaznaczyć jednak trzeba, że w ostatnich latach lotnicy sowieccy wykonali niejeden lot o dużem znaczeniu. Wystarczy wskazać tylko na przeloty: Moskwa — Pekin — Tokio (1925 r.); Moskwa — Angora i Moskwa — Teheran (1926 r.); Moskwa—

Rok / Rodzaj pracy	1923	1924	1925	1926	1927	„Pięciolatka" 1928	1929	1930	1931	1932
Długość linij komunikacji powietrznej w km. . .	1666	5248	5248	6660	7818	11442	17642	29281	50474	47000
Zwalczanie szkodników (ochrona roślin) w h. .	Doświadczenia		2257	10621	30398	32886	33149	68888	250200	430000
Zwalczanie komara malaryjnego — w h. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	111000	580009
Zasiew zapomocą samolotów — w h. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	4200	ponad 60000
Zdjęcia acrofotograficzne w km².	—	—	929	5620	16390	30722	34300	96339	102500	180000



Sterowiec U. K. 1.



Gondola sterowca U. K. 2.

New-York (1929 r.). Pozatem wykonano szereg bardzo ciekawych lotów wzdłuż północnych brzegów Rosji i Syberji.

Bardzo wysoko stoi w Sowietach sport szybowcowy. Zaznaczamy tylko, że pilot Stepanczonek pierwszy wykonał looping na szybowcu. Ostatnio gazety przyniosły wiadomość o holowaniu szybowca przez samolot na odległość zgórą 3500 km w ciągu 39 godzin.

Ciekawe też doświadczenia przeprowadzono ze skokami ze spadochronem, których wyniki należałoby zaliczyć do rekordów światowych. Lotnik Zabielin wyskoczył ze spadochronem z wysokości 6.200 m bez użycia aparatu tlenowego, lotnik Afanasjew wyskoczył z 2 000 m i otworzył spadochron dopiero na wysokości 400 m; 1.600 m spadał z zamkniętym spadochronem w ciągu 33,5 sek. Gazety donoszą w ostatnich dniach, że rekord ten został pobity również w Z. S. R. R. przez opóźnienie otwarcia spadochronu na przestrzeni zgórą 3.500 m (108 sek.).

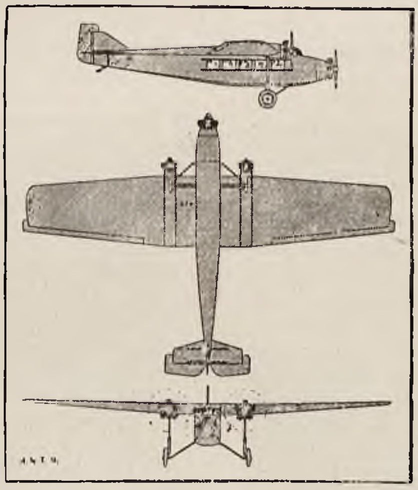
PRZEMYSŁ.

Jednem z zadań pierwszej „pięciolatki" sowieckiej było uniezależnienie przemysłu krajowego od zagranicy. W dziedzinie budowy płatowców lotnictwo czerwone osiągnęło już wytknięty cel, budowa silników dąży do tego całą parą.

Nie będziemy wyliczać tu danych samolotów sowieckich, gdyż były one podawane w swoim czasie w „Locie Polskim". Zwróćmy uwagę jedynie na najcięższy, narazie komunikacyjny, samolot ANT—14. Ma on aż 5 silników Jupiter o łącznej mocy 2.400 MK. Na pokład zabiera 36 pasażerów i 6 osób załogi. 36 pasażerów zastąpić oczywiście można conajmniej 3000 kg bomb.

„OSOAWIACHIM".

Organizacją, zbliżoną do naszej L. O. P. P., w Sowietach jest towarzystwo „Osoawiachim". Dziwne to słowo powstało jako połączenie skrótów nazw kilku instytucyj, które przed rokiem 1927 były samodzielne.



A. N. T. 9 — 3 silnikowy samolot komunikacyjny inż. Tupolewa

Zakres działania „Osoawiachimu" jest znacznie szerszy, niż naszego L. O. P. P.'u. Lidze naszej odpowiada część skrótu — „awiachim" (awiacja i chemja), „oso" zaś jest to towarzystwo wspierania obrony wogóle („Obszczestwo sodiejstwija oboronie"), które obejmuje wszelkie prace, związane z przysposobieniem kraju do wojny.

Rozwój „Osoawiachim'u" dość dobrze charakteryzuje następująca tablica:

Z budżetu 1932 r. (koniec pięciolatki), który rzekomo miał przekroczyć 65 miljonów rubli, około 35%, ma być wydatkowane na lotnictwo i około 10% — na obronę przeciwlotniczo-gazową.

Skuteczność wsparcia lotnictwa wykazują dobitnie chociażby tylko 2 następujące liczby: do roku 1931 towarzystwo zakupiło około 750 samolotów wojskowych i cywilnych; szkół lotniczych (cywilnych) — również do roku 1931 — zorganizowano 22.

W każdym konflikcie Sowietów ze światem zewnętrznym — politycznym, lub zbrojnym — „Osoawiachim" wykazuje nadzwyczajną żywotność.

Zerwanie stosunków dyplomatycznych z Anglją w r. 1926 spowodowało zbiórkę funduszu — „Odpowiedź Chamberlain'owi" w kwocie ponad 11 miljonów rubli.

Konflikt zbrojny Z. S. R. R. z Chinami (w Mandżurji) dał „Osoawiachim'owi" około 12,5 miljonów i t. p.

Miljonowe towarzystwo (co do ilości członków) oczywiście ma swe usterki i niedomagania, plusy jednak materjałowe, wyszkoleniowe i propagandowe wysuwają go na jedno z pierwszych miejsc w świecie.

W bardzo pobieżnem przedstawieniu stanu lotnictwa Z. S. R. R. zwróciliśmy uwagę przedewszystkiem na lotnictwo wojskowe. Widzimy, że Sowiety nie poprzestają na dorównaniu „burżuazyjnej" Europie, lecz dążą konsekwentnie i to w tempie bardzo szybkiem, do jej prześcignięcia. Musimy więc niezależnie od tej czy innej konjunktury międzynarodowej pilnie śledzić rozwój sąsiedzkiej floty powietrznej.

S. Abżołtowski, ppłk. dypl. pil. w st. sp.

Rok: / Praca wykonana:	1927	1928	1929	1930	1931	1932
Ilość członków w tysiącach . . .	2.950	4 000	5.100	7.000	9.000	20.000
Przeszkolono w tysiącach						
w O. P. L. G.	—	0,923	2	34	26	500
komendantów O. P. L.	—	0,086	2,5	—	27,3	33
w wiedzy lotn.-chem.	—	—	34	—	2.612	?
Budżet (przychód) w tys. rb.	4.170	9.286	3.681	9.712	?	?



Polskie szybowce na Węgrzech

Harcerska Wyprawa Szybowcowa do Gödöllö pod Budapesztem na IV Wszechświatowy Zlot Skautów doszła do skutku dzięki wybitnej pomocy ze strony Zarządu Głównego LOPP'u, Departamentu Lotn. Cyw. M. K., Aeroklubu Rzplitej, P. K. S., oraz P. U. W. F. i P. W., Dep. Aeronautyki M. S. Wojsk. i Komitetów Wojewódzkich LOPP'u: Kieleckiego, Śląskiego i Stołecznego.

W Zlocie ogólnym wzięło udział około 35 tys. skautów ze wszystkich części świata, reprezentujących 52 narodowości różnych ras i wyznań. Z Polski wyjechało 1500 harcerzy. Do pokazów i zawodów lotniczo-szybowcowych zgłosiły się tylko trzy państwa: Austrja, Polska i Węgry.

Harcerze polscy po przejściu wyszkolenia szybowcowego w Polichnie i Bezmiechowej, oraz na kursie lotów wleczonych za samolotem w Warszawie i za samolotem we Lwowie wysłali reprezentację złożoną z 26 ludzi (w tem 3 instr. — rekordzista świata Dl. Mynarski, Kula i Piątkowski).

Szybowce wypożyczono z Bezmiechowej i Warszawy: dwa wyczynowe — typu „S. G. 28" i „Komar", jeden treningowy typu „Czajka", dwa szybowce szkolne dla początkujących typu „Wrona", oraz jedną własną „Wronę" zrobioną w harcerskich warsztatach szybowcowych pod kier. Dh. Bezkowskiego (drugą „Wronę" kończyli w Gödöllö). Wszystkie szybowce były konstrukcji polskiej (Grzeszczyka i Kocjana).

Skauci Austrjaccy (sześciu) przywieźli szybowiec szkolno-treningowy dla początkujących pilotów — typu niemieckiego, który po kilkunastu lotach został uszkodzony. Korzystając z uprzejmości gospodarzy latali później na szybowcach węgierskich.

Węgrzy „bili" wszystkich ilościowo i jakościowo. Było ich około 150-ciu, z czego 25 pilotów motorowych. Mieli 15-cie szybowców konstrukcji niemieckiej i jeden „Karakan" konstrukcji węgierskiej skautmistrza inż. Rotter'a, oraz pięć węgierskich samolotów turystycznych (M. W.) i dwa samoloty do holowania. Wszystkie szybowce były własnością węgierskiej org. skaut.

W ciągu dwu-tygodniowego pobytu (1. — 14.VIII r. b.) na „Dżembori" harcerze polscy pokazali zwiedzającym skautom i „cywilom" prace warsztatowe przy budowie drugiej „Wrony", montaż i reperację szybowców polskich, metody szkolenia początkowego na terenie płaskim — za samolotem i górzystym — z naciągu gumowego, oraz loty wleczone za samolotem. Robiono też próby holu za motocyklem.

Loty wleczone (holowane) szybowców wyczynowych (rasowych) do przelotów i żaglowania nad terenem płaskim przysporzyły harcerzom polskim i naszemu szybownictwu — wieniec wawrzynowy. Dziwiono się bardzo, że szybowiec, który nie posiada motoru, ani żadnego źródła energji i siły — pociągowej może przez kilka godzin utrzymywać się w powietzu, a nawet przelatywać dość duże przestrzenie, nawet w terenie płaskim.

Instruktorzy polscy zdobywszy sztukę żaglowania na terenach płaskich w Polsce i wykształciwszy w sobie „instynkt ptasi" do wynajdywania prądów wznoszących (termicznych) dokonywali w pojęciu Węgrów i licznych przedstawicieli skautowych rasy czarnej, żółtej i białej wprost cudów. Na aparatach bezsilnikowych latali na „Czuwaj'u!" po kilka godzin nad miastem obozów dżemborowych w Gödölö i nad Budapesztem. Robili przeloty sensacyjne, j. np. Kula, z Gödöllö do Budapesztu (30 klm), lądując w samem prawie centrum miasta na placu Hallera, co stanowiło szczyt ryzyka („naraził" się n wywiady reporterów i fotografów). Mynarski wyholowany przez samolot na wysokość 600 metrów i odczepiwszy się od niego żaglował przez blisko 4 godziny, oraz zrobił dwa przeloty 40 i 60 klm w linji prostej.

Wyniki Polaków zachęciły skautów węgierskich do próbowania swych sił, w żaglowaniu i przelotach. Po „wysłuchaniu" wykładów u naszych mistrzów uczeń prześcignął nauczycieli. Inż. Rotter na swym wyczynowym szybowcu „Karakanie" bije dwukrotnie rekord węgierski i ustala nowy rekord przelotu 92 klm. Skautmistrz v. Hefty, próbuje żaglować na drugim szybowcu wyczynowym (Profesor — typ niem.).

Postawa polskich harcerzy-szybowników, ich stopień wyszkolenia i przygotowania, oraz ich wyczyny, czy to w dziedzinie lotów termicznych i przelotów, czy wyczynianie różnych ewolucyj nad wielką areną pokazów harcerskich na Jamboree, jak piękne spirale — Piątkowskiego na „Czuwaju", „ranvercement" i „returnement" — Kuli, zrzucenie flagi narodowej z szybowca podczas wielkiej defilady narodów (35 tys. skautów na arenie), lądowanie na głównej arenie—Mynarskiego — zjednały polskim harcerzom serca wszystkich skautów i przyczyniły się do rozsławienia imienia polskiego zagranicą wśród reprezentantów całego świata skautowego na Zlocie.

Liczne gratulacje z okazji sukcesów szybowcowych i wspaniałego filmu szybowcowego o Bezmiechowej napływały codzień.

Węgrzy przyznali naszej harcerskiej reprezentacji skautowej pierwszą nagrodę w postaci wielkiej bronzowej plakiez płaskorzeźbą — ofiarowaną dla najlepszego zespołu — przez Magyar Titletikol Klub — Sekcja Motorowa, oraz 2 małe plakiety na szybowce rekordowe „S. G. 28" i „Czuwaj" (Komar).

Lord of Gilwell, gen. Baden Powell — Naczelny Skaut Świata i Regent Węgier adm. Horthy podczas wizyty w obozie lotniczym, zwiedzając hangary, warsztaty i przypatrując się szkoleniu i lotom szybowcowym, życzyli organizacji polskiej, węgierskiej i austrjackiej dalszego pomyślnego rozwoju i gratulowali z okazji zapoczątkowania w Skautingu nowej gałęzi pracy wśród młodzieży harcerskiej. Naczelny Skaut Świata w przemówieniu na zamknięciu „Jamboree" zachęcał całą młodzież świata do uprawiania pięknego sportu szybowcowego.

Z ramienia Min. Komunikacji wizytował polską wyprawę szybowcową p. inż. Grzeszczyk („ojciec" polskiego szybownictwa) Bawił też na Zlocie przez jeden dzień znany rekordzista austrjacki Kronfeld który przyleciał w mundurze skautowym na samolocie.



Po 4-godzinnym locie Mynarskiego nad terenem płaskim.



Szybowce naszych harcerzy przed hangarami Gödölö.



Praca w polskiej grupie szybowcowej podzielona była na cztery zmiany. Jedni szkolili się i latali, drudzy pracowali w warsztatach przy naprawie uszkodzonych szybowców, montażu i wykończeniu drugiej harcerskiej „Wrony", inni byli zajęci pracami obozowemi, a ostatnia grupa zwiedzała „Jamboree", Gödöllö" i Budapeszt. Kolejność pracy w grupach zmieniała się codzień.

Cel główny wyprawy został przez harcerzy osiągnięty prawie w zupełności. Reprezentowali oni młode polskie szybownictwo, pokazali dotychczasowy dorobek polskiego lotnictwa bezsilnikowego w Polsce i w Harcerstwie, oraz zapoczątkowali w organizacji skautowej, razem z Węgrami i Austrjakami rozwój szybownictwa i zainteresowali skautów innych narodowości — lotnictwem, bezsilnikowem.

Węgrzy, którzy przez całe „Dżembo" nadzwyczaj serdecznie odnosili się do harcerzy polskich, zapraszali, aby piloci szybowcowi przylecieli na przyszły rok na wielką pusztę (step) i spróbowali lotów żaglowych tam, gdzie podobno żaglują nawet maszyny motorowe.

Polscy harcerze-szybownicy wyjeżdżając od gościnnych Madziarów wywieźli przekonanie, że dobrze przysłużyli się propagandzie polskiego szybownictwa i godnie reprezentowali barwy polskie zagranicą na arenie Wszechświatowego Zlotu Skautów.

Zb. Topór

KRONIKA MIESIĘCZNA

UZNANIE DLA POLSKIEGO LOTNICTWA KOMUNIKACYJNEGO.

Płk. Roata, oficer sztabu generalnego wojsk italskich, który bawił niedawno w Warszawie, w misji oficjalnej, przybył do Polski z Rumunji, na pokładzie jednego z trójsilnikowych Fokkerów Polskich Linij Lotniczych „Lot".

Pomimo tego, że podróż odbywała się w złych warunkach atmosferycznych (mgła i chmury) — p. Roata był tak zachwycony umiejętnością naszych pilotów komunikacyjnych w kierowaniu samolotem „na ślepo", t. j. w orjentowaniu się wyłącznie według busoli i przyrządów pokładowych — że oświadczy, po wylądowaniu, iż „komunikacja powietrzna w Polsce przewyższa inne środki lokomocji".

KONDOLENCJE P. MINISTRA KOMUNIKACJI DLA LOTNICTWA SOWIECKIEGO.

Z powodu katastrofy lotniczej, w której zginęli najwybitniejsi przedstawiciele przemysłu lotniczego i lotnictwa sowieckiego, minister komunikacji wystosował następującą depeszę:

— Urząd Awiacji Cywilnej, Moskwa.— Jako szef lotnictwa cywilnego w Polsce przesyłam szczere wyrazy współczucia w ciężkiej stracie, jaką poniosło lotnictwo cywilne Z. S. R. R., a specjalnie z powodu śmierci w tej katastrofie szefa urzędu przemysłu lotniczego p. Baranowa i szefa awjacji cywilnej p. Holcmana. (—) Inż. Butkiewicz, minister komunik.

ZAGRANICZNE PASZPORTY ULGOWE DLA PASAŻERÓW POWIETRZNYCH.

Jednym z najwięcej malowniczych krajów Europy jest bezsprzecznie Austrja. Kto z nas nie marzył kiedykolwiek o zobaczeniu pięknego i zawsze beztroskiego Wiednia, słynnych serpentyn Semmeringu, lub też rozśpiewanego Tyrolu? Marzenia te, które do niedawna jeszcze były dostępne tylko dla wybranych z powodu wysokich opłat niezbędnego paszportu zagranicznego — są dzisiaj osiągalne i dla szerszego ogółu dzięki Polskim Linjom Lotn. „Lot", które uzyskały dla pasażerów, lecących do Wiednia, znaczne ulgi w opłatach za paszport.

Koszt takiego paszportu, ważnego na jeden miesiąc wynosi wraz ze wszystkiemi dodatkami 140 zł.

Cena przejazdu samolotowego z Warszawy do Wiednia i z powrotem wynosi zł. 190.40, t. j. o 20 zł. taniej, niż koleją II-gą klasą. Dla posłów na Sejm, senatorów, urzędników państwowych, oficerów i podoficerów zawodowych, inwalidów wojennych i t. d. tylko zł. 124.

Czas przelotu z Warszawy do Wiednia wynosi pięć godzin, licząc już łącznie z przystankami w Krakowie i Brnie.

Zgłoszenia na paszporty ulgowe do Austrji przyjmuje dla swoich pasażerów Biuro Główne P. L. L. „Lot" w Warszawie, ul. Marszałkowska 138, tel. 547-60, w godz. od 8-ej do 15-ej.

BRAWO, STRZELCY!

W d. 3 b. m., Bydgoszcz obchodziło miłą uroczystość lotniczą: na lotnisku miejscowem odbyło się poświęcenie pierwszych dwóch samolotów ufundowanych przez Związek Strzelecki. Piękny to przykład i godny strzeleckiego ducha!

SZYBOWISKO PIŃCZOWSKIE — NAJLEPSZE W POLSCE.

Wzgórza pińczowskie, ciągnące się od rzeki Nidy niemal do Buska okazały się jedynym — jak dotąd — terenem w Polsce dla lotów żaglowych przy wiatrach: północnym, południowym i zachodnim.

Wobec tego na zlecenie Komitetu Wojewódzkiego Kierownictwo Szkoły Szybowcowej L. O. P. P. w Polichnie urządziło drugą wyprawę badawczą do Pińczowa w składzie dwóch szybowców treningowej „Czajki" i szkolnej „Wrony", kierownika Szkoły Polichniańskiej p. Tadeusza Ciastuły, instruktora tejże Szkoły p. Kazimierza Plenkiewicza i ucznia J. Palusińskiego.

Wyprawa wykonała już w czasie od 20 sierpnia szereg lotów żaglowych, przyczem najdłużej utrzymał się w powietrzu p. Plenkiewicz na „Czajce" mając czas 4 godz. 7 min. bez lądowania przy wietrze zachodnim 6 — 8 m/sek.

PODZIĘKOWANIE Z CZECHOSŁOWACJI.

Koło Modelarskie w Zabrehu w Czechosłowacji, urządziło konkurs baloników wodorowych, z których jeden opadł niedaleko Buska.

Kartka z balonikiem, znaleziona przez chłopca w Chotelku gm. Busko, została doręczona Komitetowi Powiatowemu L. O. P. P., który przesłał znalezioną kartkę do Koła Modelarskiego w Zabrehu.

W odpowiedzi Komitet Tow. otrzymał z Czechosłowacji listowne podziękowanie utrzymane w tak serdecznym tonie, iż drukujemy list przetłumaczony w dosłownem brzmieniu:

Komitet Powiatowy Ligi Obrony Powietrznej w Busku — Zdroju Republika Polska.

„Dziękujemy niniejszem najuprzejmiej za zawiadomienie nas o wylądowaniu naszego balonika we wsi Chotelek. Jest nam bardzo miło, że właśnie bratni Polacy przysłali nam wiadomość z tak niepowszednią uprzejmością. Cieszymy się, że i my będziemy mogli się wam kiedyś zrewanżować. Dziękujemy także p. Wójcikowi i znalazcy balonika p. Majkemu.

Vivat Polonia!

Z przyjacielskiem pozdrowieniem

(—) J. Vyhlidal

Nacz. Modelarskiego Koła L. L. (Masarykove Letecke Ligi) w Zabrehu Czechosłowacja.

POŚWIĘCENIE I OTWARCIE LOTNISKA L. O. P. P. W INOWROCŁAWIU.

W dniu 24 b. m. odbędzie się w Inowrocławiu uroczystość poświęcenia i otwarcia lotniska im. Marszałka Józefa Piłsudskiego, ufundowanego przez Miejski Komitet L. O. P. P. w Inowrocławiu.

Lotnisko powyższe obejmuje 27 hektarów, koszt budowy wyniósł 215.000 zł.

Podkreślić należy fakt, że jest to pierwsze lotnisko, wybudowane w miejscowości uzdrowiskowej w Polsce.

Na uroczystości poświęcenia lotniska, połączonego z odsłonięciem tablicy pamiątkowej, przewidziany jest liczny udział przedstawicieli Władz Państwowych, Wojskowych i Cywilnych, również spodziewany jest zlot wielu samolotów klubowych i prywatnych.

DWIE NOWE ŻAŁOBY W LOTNICTWIE POLSKIEM.

Dnie 10 i 11 września przyniosły dwa bardzo bolesne wypadki. W pierwszym z nich, który miał miejsce w Warszawie — dniu zakończenia V Krajowego Lotniczego Konkursu Turystycznego zginął na samolocie wojskowym ś. p. por. pil. obs. Bruno Chełmiński z I p. l.

W dniu następnym w okolicach m. Jagrina pod Kazaniem, przy próbie pobicia rekordu długości lotu, uległ katastrofie powietrznej turystyczny samolot „PZL 19", przyczem śmierć poniósł ś. p. kpt. pilot Józef Lewoniewski, inż. Ecole Supérieure Aeronautique, jeden z wybitniejszych myśliwców polskich, b. ceniony przez przełożonych i lubiany przez kolegów.

Pamięci obu lotników — Cześć!

(t. k.).



KRONIKA ZAGRANICZNA

ANGLJA.

Państwo Mollison szykują się do pobicia rekordu na odległość Rossi i Codosa.

* * *

Dnia 15 sierpnia odbyły się próby nowego typu spadochronu Irwina, który może być użyty na samolotach pasażerskich i będzie stanowił część siedzenia i oparcia w fotelu. Spadochron tego typu nie wymaga umieszczania pasów na każdą nogę osobno, wobec czego nie zachodzi potrzeba specjalnego stroju zarówno dla mężczyzn, jak i dla kobiet. *(L. G.).*

FRANCJA.

Wydano zarządzenie dostarczenia wszystkim pułkom lotniczym pewnej ilości lekkich samolotów, aby umożliwić pilotom zwiększenie godzin treningu w jaknajoszczędniejszy sposób.

* * *

Nastąpiło połączenie pięciu wielkich towarzystw komunikacji lotniczej: Air Union, Air-Orient, Aeropostal, Farman i Cidna w jedno towarzystwo Air-France, z kapitałem 100 miljonów franków. Połączenie nastąpiło z inicjatywy ministra lotnictwa i ma na celu uniezależnienie towarzystwa komunikacyjnego od fabryk produkujących samoloty.

* * *

Bleriot wypuścił nowy olbrzymi wodno-samolot, który nazwał imieniem jednego z pionierów lotnictwa we Francji brazylijczyka „Santos-Dumont". Olbrzym ma cztery silniki po 650 HP. każdy, rozpiętość skrzydeł 43 metry, oblatywał go znany pilot Bossontrot, który dlatego wyrzekł się lotu z Codosem na odległość. Miejsce jego zajął Rossi.

* * *

Minister lotnictwa wydał dekret, który wprowadza zasadnicze zmiany w sposobie korzystania z samolotów prywatnych, jak również udzielania zapomóg rządowych właścicielom tych samolotów. Naistotniejszymi ze zmian są: 1) prawo wolnego dysponowania swoim samolotem uzyskuje właściciel po dwóch latach, o ile w przeciągu tego czasu wylata na nim niemniej, niż 8.000 kilometrów; 2) wielosobowe maszyny otrzymują subsydja: za pierwsze siedzenie 8 tys. franków, za drugie 10 tys. franków, za trzecie 9 tys. franków i 5 tys. franków za czwarte. Za silnik dodatkowo, zależnie od mocy, stawka za każdy HP wynosi: do 60 HP — 60 fr. fr., 60 do 90 HP — 100 fr. fr., 90 do 120 HP — 180 fr. fr. i od 120 HP wyżej — 200 fr. fr. Samoloty klubowe otrzymują zapomogi zwiększone od 10 do 15%. Oprócz tego, dla małych jednoosobowych samolocików o napędzie słabszym, niż 50 HP, których cena nie przekracza 20 tys. fr. fr., rząd udziela subsydjum w wysokości 7 tys. fr. fr. *(R. O.).*

HISZPANJA.

Prasa podaje sensacyjną wiadomość, jakoby dwaj lotnicy Barberran i Collar, którzy przelecieli w czerwcu z Sewilli do wyspy Kuba (7.900 klm. bez lądowania) i po odlocie których z Kuby wszelki ślad zaginął, byli zestrzeleni bezpośrednio niedaleko Hawanny na rozkaz ówczesnego prezydenta Machado. Twierdzą, że są nawet ludzie, gotowi pokazać mogiłę lotników. Niestety, dalszych wiadomości brak. *(L. G.).*

ITALJA.

Marszałek Balbo prowadzi studja nad zamierzonym grupowym „Rajdem Przyjaźni", który ma się odbyć w niedalekiej przyszłości przez wszystkie państwa Europy. *(R. O.).*

JAPONJA.

Założono bazy lotnicze na wyspach Carolina i Marchalla. Wyspy te przed wojną były pod kontrolą Niemiec, po wojnie zarząd objęła Japonja. Caroliny i Marchalla leżą w połowie drogi pomiędzy Filipinami a Hawajami, tworząc nieocenioną podporę dla sił morskich Japonji. *(L. G.).*

KANADA.

25 sierpnia p. Hawks wyleciał z Vancouveru na wybrzeżu Oceanu Spokojnego na samolocie Northrop, silnik Wright 700 HP. i przyleciał do Quebec na wybrzeżu Atlantyku — odległość 5600 klm. ze średnią szybkością 340 klm. na godzinę. Przywiózł on list od mera Vancouveru do mera Southampton w Anglji. List oddano na statek „Empress of Australia", który odpłynął do Anglji. W ten sposób list przebył ponad 10.200 klm. w ciągu tygodnia. Normalnie przyśpieszoną pocztą list szedłby dni 12. *(L. G.).*

NIEMCY.

Konstruktorów zelektryzowała wiadomość o nagrodzie, wyznaczonej przez Towarzystwo Politechniczne we Frankfurcie n/Menem za lot pierwszego Niemca, który wzniesie się w powietrze jedynie wysiłkiem swych mięśni, zatoczy koło przy słupie odległym o 500 metrów i powróci na miejsce startu.

* * *

Zakłady Klemma w Koblencji przystąpiły do budowy pięćsetnego płatowca. Zakłady rozpoczęły swą działalność przed siedmiu laty.

* * *

Zakłady Junkersa uroczyście obchodziły wypuszczenie z fabryki tysiącznego z rzędu silnika L. 5 (310 HP.) Zakłady budują samolot, zbliżony do Ju—60, ale posiadający większą szybkość. Ju — 60 dawał „tylko" 280 klm/godzinę.

* * *

Pilot chiński Sun opuścił Niemcy na samolocie Klemm L. 26, z silnikiem Siemens'a SH 13 a. 90 HP., z zamiarem dotarcia do Nankinu drogą powietrzną.

* * *

24 sierpnia rozpoczął się niemiecki Deutschland-Flug. Zawody te w Niemczech uważane są za najpoważniejsze. Pierwszy dzień był poświęcony na próbę szybkości w trójkącie. Trasa lotu okrężnego była tak rozplanowana, że przebiegała przez wszystkie większe miasta Niemiec. Zgłoszono 128 samolotów turystycznych, w tem 95 jednopłatowców Klemm, 24 jednopłatowców Messerschmidt, 9 Fieslerów. Z nowych typów zgłoszono ćwiczebny dwuosobowy dwupłat Heinkel HD 72, z silnikiem Siemensa (130/100 HP. cylindry rozmieszczone gwiaździście).

25 sierpnia 125 zawodników opuściło Berlin w locie do Königsbergu (Królewiec) i z powrotem. Samoloty były wysyłane grupami co trzy minuty po 6 aparatów. Do Szczecina przybyły wszystkie, jeden podczas lądowania złamał śmigło i pozostał.

Podczas przelotu zginął jeden z czołowych zawodników Poss. Zwycięzcami rajdu zostali Hoefft i Koehnke z Hannoveru po 995 punktów, trzecim był Dietrich — 993 pkt. Wszyscy lecieli na samolotach Klemm L. 26, z silnikiem Siemensa Sh 13. *(L. G.).*

STANY ZJEDNOCZONE.

W przyszłym roku rekord Posta ma być zaatakowany przez niego samego, jak również dawniejszego współtowarzysza Matterna, Griffina; spodziewają się oni pokryć trasę 26 tys. kilometrów w ciągu trzech dni. Ostatni przelot p. Hawks'a na trasie Vancouver—Quebec, przy średniej szybkości 340 klm na godzinę dowodzi, że obliczenia ich nie są tak dalekie od rzeczywistości, gdyż na przelot w trzy dni potrzebna byłaby średnia szybkość około 360 klm na godzinę. *(L. G.).*

* * *

Słyszymy zawsze tylko o rekordach wysokości lotu. Nigdy o rekordzie... głębokości. A jednak i taki rekord jest możliwy. Przecież za zero przyjmujemy poziom morza, a jak wiadomo są miejscowości na kuli ziemskiej, leżące poniżej tego poziomu, nie znajdujące się jednak pod wodą. Może więc być rekord najgłębszego lotu.

Rekordu tego, o ile można to nazwać rekordem, gdyż (dla żądnych chwały rekordmanów „niestety") rekord tego rodzaju nie został jeszcze i zapewne nie zostanie oficjalnie uznany, dokonało aż sześć samolotów kalifornijskiej eskadry obserwacyjnej, latając niedawno w t. zw. Dolinie Śmierci (Death Valley). Dolina ta znajduje się o minus 276 stóp ang. (83 mtr.), w stosunku do poziomu morza i ma smutną sławę miejsca, gdzie zdarzają się najstraszniejsze upały pod słońcem (do 120 stopni na szczęście nie Celsjusza, lecz Fahrenheita[1]). Tej właśnie okoliczności miejscowość ta zawdzięcza swą nazwę: Dolina Śmierci. *(Mattock).*

* * *

W okolicach New Yorku istnieje od dawna tak wielka ilość domorosłych i zawodowych rybaków wszelkiego rodzaju, łowiących ryby w sposób rabunkowy i nie liczący się z przepisami ochrony rybostanu, że istniało już poważne niebezpieczeństwo wyniszczenia fauny wodnej. I oto z pomocą rybkom przyszło lotnictwo. Jak wiadomo z samolotu łatwo jest kontrolować kto i gdzie zajmuje się rybołóstwem, a co najważniejsze, że z samolotu widać przy sprzyjającej pogodzie, wyraźnie sieci rybackie, nawet — zanurzone na kilkanaście metrów pod wodą. Dzieje się to dlatego, iż woda jest bardziej przejrzysta, gdy patrzeć na nią prostopadle zgóry, niż pod kątem — z brzegu lub ze statku

[1] Celjusza 67°.

Samoloty obserwacyjne latają więc teraz nad wodami nowojorskiemi, przyczyniając się do konfiskaty dziesiątków sieci rybaków-kłusowników. *(Mattock).*

* * *

Emancypacja kobiet w lotnictwie, jak w innych dziedzinach, największe postępy zrobiła w stanie kalifornijskim, gdzie jest aż 128 pilotek. Stan nowojorski liczy ich tylko 73, Pennsylwania 43, Ohio 30, Illinois 26, Texas 25, Michigan 23. Inne stany mogą się pochwalić posiadaniem zaledwie paru pilotek.

Pilotki starają się nie ustępować w niczem swoim męskim kolegom. Przykłady:

Anette Gibson goni za balonem reklamowym, chcąc go złapać. (Pogoń zgóry uplanowana z firmą reklamową). Samolot jej uderza o balon. Pani Gibson zostaje wyrzucona z siedzenia i zaczepiwszy się nogą o linki samolotu — zawisa na nich w powietrzu... Publiczność na ziemi zachwycona: sądzi że to należy do programu! Mimo tej ryzykownej pozycji towarzyszowi jej, pozostałemu w samolocie, udaje się wylądować wraz z nią — całą i żywą.

Ida Novelli pełni obowiązki stewarda na samolotach jednej z amerykańskich lotniczych linij komunikacyjnych. W tym charakterze wylatała ona około 3200 godzin i przebyła przestrzeń równą dwudziestu sześciu okrążeniom naszego globu. na nich w powietrzu... Publiczność na Bagatela! *(Mattock).*

* * *

Istnieje w Ameryce t. zw. Caterpillar Club, t. j. dosłownie klub gąsienic, którego członkiem może zostać tylko lotnik, który uratował się na spadochronie.

Przedewszystkiem: dlaczego, „Klub gąsienic"?

— Bo pewne gąsienice na nitce własnego przędziwa opuszczają się z gałęzi na ziemię, przypominając tem (ma się rozumieć przy odrobinie wyobraźni) — opuszczanie się spadochronu.

Dotychczas ten oryginalny klub nie liczył pośród swych członków żadnego szybownika. Nareszcie teraz szanowni „gąsienicznicy" mogą spać spokojnie Niemiec Pisse podczas lotu na szybowcu w okolicy Wiesbadenu wypadł z szybowca i uratował się na spadochronie.

Nawiasem mówiąc, warto dodać, że po tym wypadku szybowiec, zrobiwszy jeden looping, poszybował dalej o własnych siłach i wylądował normalnie. *(Mattock).*

SZWAJCARJA.

W nocy z 4-go na 5-ty sierpnia, pilot Fritz z wojskowego lotnictwa szwajcarskiego, przeleciał nad Alpami. Wystartował z Medjolanu o godz. 22 min. 35 i po godzinie i 33 minutach lotu wylądował w Zurychu. Noc była księżycowa. Samolot Puss-Moth. Jest to pierwszy przelot nocny samolotu turystycznego nad Alpami szwajcarskiemi. *(R. O.).*

SZWECJA.

Kpt. Georg Gärdin, oficer lotnictwa szwedzkiego, powróciwszy z Polski, gdzie odbywał stage, umieścił w pismach *„Aftonbladet"* i *„Sydsvenska Dagbladet Snallposten"*, szereg bardzo pochlebnych artykułów o lotnictwie polskiem.

Kpt. Gärdin opowiada z entuzjazmem o przemyśle, o lotnictwie wojskowem, o systemie szkolenia.

W artykułach jego napotykamy często zdania w rodzaju: „Byłem serdecznie przyjmowany przez wszystkich z kim się stykałem..." ...„Kraj ma dzielnych inżynierów, piloci są zdolni"... „Panuje tu duch, którego każdy może pozazdrościć"... „Robi się wszystko, żeby spopularyzować lotnictwo". — Na zakończenie przyjaciel nasz pisze: „Polskie lotnictwo cywilne, jak również nasze własne, są jedynemi na świecie, wykazującemi 100% pewności". *(Z. B.).*

Z. S. R. R.

„Osoawiachim", organizacja, podobna do naszej L. O. P. P., świętowała 18-go sierpnia swoje dziesięciolecie. Na lotnisku w Moskwie około 30 tys. ludności przyglądało się pokazom samolotów wojskowych wszelkich typów, zarówno lądowych jak i wodnych; sterowce również dokonywały lotu nad miastem. W parku „Maksyma Gorkiego"—park „Kultury i Odpoczynku", urządzono wystawę konstrukcyj samolotów i silników. Udostępniono publiczności gratisowe wzloty w koszach balonów na uwięzi. Uroczystościom towarzyszyło nadanie odznaczeń jednostkom, oraz instytucjom za zasługi na polu lotnictwa wojskowego i cywilnego.

Komisarz wojny Woroszyłow wydał rozkaz, w którym nadmienia, że Rosja pracuje intensywnie i wytrwale, by dopędzić i wyprzedzić technikę najwięcej zaawansowanych państw kapitalistycznych. Prezes „Osoawiachima", Eideman, posunął się nawet dalej w swej mowie, twierdząc, że sowieckie lotnictwo jest obecnie jednem z najpotężniejszych w Europie. Prasa moskiewska w ślad za tem pisze, że Rosja już jest gotowa do walki ze światowym imperjalizmem.

Na czołowych stronach dzienników rosyjskich widzimy Stalina, obecnego dyktatora Sowietów, patrzącego z dumą na niebo, aż ciemne od wojskowych statków powietrznych.

Urządzono pokazy użycia samolotu w rolnictwie i przy patrolowaniu lasów, oraz przewożenia pasażerów i ładunków. Ulice przystrojono w niezliczona ilość plakatów i modeli samolotów. W nocy miasto było iluminowane, palono sztuczne ognie, przez jezdnie ciągnęły liczne tłumy z pochodniami.

„Osoawiachim" — dobrowolny związek wielu miljonów przymusowych członków, posiada oddziały w każdej fabryce i w każdej wsi na całym obszarze Sowdepji. Związek zebrał olbrzymie sumy pieniędzy zapomocą daru, który się potrąca z płac robotniczych. Sprawozdanie podaje, iż zebrano na samą tylko budowę sterowców kwotę 25 miljonów rubli (80 miljonów złotych).

Związek ofiarował kilka eskadr samolotów czerwonemu lotnictwu a każda z nich otrzymała jako nazwę jakieś hasło polityczne. Są więc eskadry: „Nasza odpowiedź Chamberlain'owi" i „Nasza odpowiedź Papieżowi w Rzymie", ufundowana w roku 1929.

* * *

W miesiącu bieżącym eskadry samolotów sowieckich przelatywały nad miastem, tworząc swoim szykiem napis na niebie C. C. C. P. Dowodzi to dużej dyscypliny i treningu załóg. *(L. G.).*

NOWOŚCI TECHNICZNE

SAMOLOT DLA LOTÓW DŁUGODYSTANSOWYCH BERNARD 81 g. R.

Jest to jeden z samolotów, wykonanych na zlecenie francuskiego Ministerstwa Powietrza w celu pobicia światowych rekordów długości i trwania lotu i ma już za sobą 8.960 kil. lotu bez lądowania w obwodzie zamkniętym dokonanego w ciągu 59 godzin, z ustaleniem rekordu na rok 1931.

Obecnie samolot ten wzbudza powszechne zainteresowanie kół aeronautycznych, ze względu na loty projektowane na nim przez znanych długodystansowców francuskich Assolant i Lefévre'a. Ci ostatni zamierzają dokonać na nim:

1) przelotu bez lądowania nad Syberją (pomimo nadchodzącego okresu złej pogody w tych miejscowościach);

2) przelotu nad południem Azji w kierunku Indochin;

3) przelotu nad oceanem Atlantyckim trasą Aeropostale'u ze startem w Oranła Seine.

Są to wyczyny niebylejakie, ale Bernard 81-G-R posiada jeden z decydujących atutów — szybkość. Konstruktor samolotu, inż. M. Galtier utrzymuje, że przy zasięgu 9.300 klm., średnia szybkość ma osiągnąć 180 klm/godz, przy zasięgu zaś przenoszącym 11.000 klm, t. j. z 8.100 litrami benzyny, szybkość ta będzie jeszcze przekraczała 160 klm/godz.

W tych warunkach na Bernard 81-G-R możnaby się nawet pokusić na lot naokoło świata w czterech etapach — przez New-York — Moskwę — Tokjo i Vancover.

Od czasu swego powstania, Bernard 81 przechodził rozmaite zmiany. Powierzchnia nośna skrzydeł została zwiększona do 80 m², poprzedni silnik Hispano Suiza 650 K M. został zastąpiony przez silnik z reduktorem obrotów; pojemność zbiorników paliwa doprowadzona do 8600 litr. Jednak w ogólnych zarysach samolot pozostał podobny do samolotu myśliwskiego tej samej firmy posiada skrzydła wolnonośne, przechodzące stopniowo w kadłub i odznacza się wysoką doskonałością aerodynamiczną. Należy zaznaczyć, że główne części samolotu są wykonane z drzewa.

Zasługuje na uwagę podział ciężarów w samolocie:

ciężar własny samolotu . .	3 300 kgr.
ciężar zapasów żywności . .	42 „
ciężar radjostacji	80 „
ciężar paliwa 7000 litr. . . .	5.162 „
ciężar smarów 240 litr. . . .	216 „
ciężar całkowity	9.240 kgr.

SKRZYDŁA SAMONAPĘDOWE.

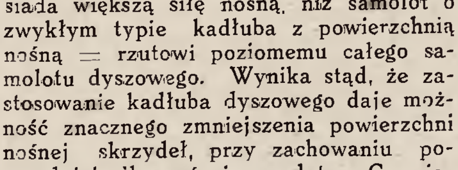
Jeżeli je tak nazwać można, są wynalazkiem pewnego technika niemieckiego, F Budig'a, który twierdzi, że dokonają one przewrotu w dziedzinie lotu żaglowego, a nawet silnikowego.

W czasie badań nad rozkładem ciśnień i podciśnień wokoło skrzydła, umieszczonego w strumieniu powietrznym, Budig podobno zauważył, że skrzydła o obranym przez niego profilu posiadają w pewnych warunkach reakcję aerodynamiczną, skierowaną w kierunku krawędzi ujścia skrzydła; zakładając przeto składową oporu, skierowaną w kierunku krawędzi natarcia — otrzymalibyśmy siłę składową o właściwościach napędowych.

Zdaje się, że zachodzi tu pewne nieporozumienie teoretyczne, gdyż w wypadkach, które mają znaczenie w praktyce, chodzi nie o otrzymanie bezwzględnie największej siły aerodynamicznej, lecz takiej siły aerodynamicznej, która posiadała by największą składową pionową (siła nośna), przy najmniejszej składowej poziomej (opór czołowy), przytem ostatnia jest zawsze skierowana w kierunku odwrotnym do ruchu względnego skrzydła. Natomiast przy badaniu oporów słupków o przekroju kołowym, zachodzi czasami zjawisko powstawania oporów których wypadkowa jest skierowana w kierunku ruchu samolotu. Wielkość jej jest jednak tak nieznaczna, że niema żadnego praktycznego znaczenia. To też próby, dokonane przez Budig'a z odcinkiem skrzydła jego pomysłu, umocowanym na specjalnym wózku, nie dały.

ZALETY SAMOLOTÓW O KADŁUBACH DYSZOWYCH.

W swoim czasie donosiliśmy o samolocie z kadłubem w kształcie dyszy i ze śmigłem, umieszczonem u wlotu do niej. Tego rodzaju samolot konstrukcji inż. Stipa został zbudowany przez zakłady Caproni na zlecenie włoskiego Ministerstwa Aeronautyki. Wyniki prób podjętych z tym samolotem przez Ministerstwo Aeronautyki, były wręcz sensacyjne, okazało się bowiem, że samolot dyszowy posiada większą siłę nośną, niż samolot zwykłym typie kadłuba z powierzchnią nośną = rzutowi poziomemu całego samolotu dyszowego. Wynika stąd, że zastosowanie kadłuba dyszowego daje możność znacznego zmniejszenia powierzchni nośnej skrzydeł, przy zachowaniu poprzedniej siły nośnej samolotu. Co więcej, przy znacznie większem obciążeniu na m² powierzchni nośnej, niż u innych równowartościowych samolotów, samolot o kadłubie dyszowym posiada daleko niższą od nich szybkość najmniejszą. Prócz tego, posiada on cały szereg zalet, że wystarczy wymienić mniejsze wahania ilości obrotów śmigła w różnych fazach lotu znaczną czułość sterów, dobrą stateczność podłużną i t. d. Zalety te wzmacniają się ze wzrostem wymiarów samolotu względnie ze wzrostem ilości silników, co zostało stwierdzone przez próby z szeregiem wielosilnikowych modeli tego typu samolotu. Poniżej podajemy fotografję 4-silnikowego modelu takiego samolotu



Rys. Rivista Aeronautica, st 36. Nr. 7.

NOWY PROJEKT PŁYWAJĄCEGO PORTU LOTNICZEGO.

„La Conquite de L'Air" w nr. 5 z r. b. zamieszcza opis pływającego portu lotniczego projektu niemieckiego inżyniera M. Henningera. Ze względu na oryginalne rozwiązanie zasadniczych zagadnień, projekt ten jest ze wszech miar ciekawy i wyróżnia się z powodzi projektów tego rodzaju swym najdalej posuniętym realizmem.

Opierając się na doświadczeniach z ciałami, pogrążonemi w falujących płynach, Henninger zmniejsza do możliwych granic powierzchnię portu, wystawioną na działanie fal, zapewniając swej pływającej wyspie równowagę nawet w czasie najgwałtowniejszych burz, które jego zdaniem, nie będą mogły zmienić dostrzegalnie poziomego położenia portu.

Port pływający opiera się na 30 pontonach o średnicy 20 metrów i wysokości 64 m., z których 42 m. są pogrążone — wzniesienie burty wynosi więc 22 metry, wysokość zaś samej burty zaledwie 4.4 m. Wysokość hangarów z prawej burty i hotelu z lewej jest ograniczona w projekcie do 12 m., jedynie latarnia morska wykracza nieco za tę normę.

Ponieważ „wyspa pływająca" jest zakotwiczona w taki sposób, że może się obracać w kierunku wiatru, długość jej wynosi 500 m., szerokość zaś zaledwie 150 m. (normalny wymiar lądowisk niemieckich wynosi 600×600 m.). Co się tyczy zakotwiczenia, to jest ono typu pośredniego, t. j. przy pomocy pomocniczych boji, aby uniknąć szkodliwego działania przypływów i odpływów na łańcuchy kotwiczne. Doświadczenia z zakotwiczeniem tego rodzaju zostały dokonane do głębokości 6 000 m., chociaż głębokość oceanu Atlantyckiego w miejscu pomiędzy Europą i Ameryką, gdzie Henninger projektuje umieścić swą wyspę, wynosi tylko 4.000 m.

Dla komunikacji lotniczej pomiędzy lądami Europy i Ameryki Północnej, Henninger obiera następującą trasę: Lizbona — Azory — 1440 klm.; Azory — Port pływający (44° 20' W ; 33° N) — 1440 klm.; Port pływający — Bermudy—1560 klm.; Bermudy — New-York — 1080 klm. Wychodzi on z założenia, że dla zapewnienia bezpieczeństwa komunikacji, przy współczesnych szybkościach lotu, jest niezbędnem, aby ze względu na pracę pilota, poszczególne etapy drogi nie przekraczały 1.500 klm. Przy załodze, składającej się z 2 pilotów, przypadało by po 750 klm. na każdego, t. j. po 3—4 godziny lotu czyli praca nie przekraczała by norm, przyjętych na zwykłych liniach komunikacyjnych. Ma się rozumieć, że dla zwiększenia bezpieczeństwa, możnaby zastosować samoloty wodno-lądowe, prócz tego umieścić wzdłuż trasy w pewnych odstępach szybkobieżne statki — aviza — wyposażone w urządzenia ratownicze.

Co się tyczy kosztów takiej wyspy, to nie powinny one, według Henningera, przekraczać 60—70 miljonów marek niemieckich. Jest to zapewne niemało, w porównaniu jednak do kosztów parowca „Bremen", które wyniosły 45 miljonów R. M. nie jest już znowu tak zastraszające tembardziej, że zbliżając Paryż do New-Yorku o 30 godzin lotu, komunikacja tego rodzaju mogła liczyć na powodzenie i szybką amortyzację kapitału inwestowanego.

inż. *J. Wierciński.*



NA SOFIJSKIEJ STACJI POLSKIEGO „LOTU".

Daleko od Polski, daleko od całego świata, leży stolica cara Borysa — Sofia. A jeszcze dalej — port nad morzem Egejskiem, starożytne Saloniki, macedońskie Sołon.

Aby się tam dostać staromodnemi środkami komunikacyjnemi t. zn. koleją, trzeba przejechać całą wielką Rumunję od krańca po kraniec, t. j. conajmniej 15 godzin ekspresem. A na granicy bułgarsko-rumuńskiej, w zapomnianym przez Boga i ludzi Ruszczuku, niema mostu przez Dunaj. Przeprawia się przez ogromną rzekę stateczkiem. Jeśli się dobrze trafi i wyjątkowo pociągi rumuńsko-bułgarskie nie mają spóźnienia, można po 48-godzinnem smażeniu się w niewygodnym wagonie dostać się do Sofji. Przyjeżdża podróżny po dwóch dniach i po dwóch nocach umęczony, wytrzęsiony, z oczyma zaczerwienionemi od pyłu węglowego do bułgarskiej stolicy i tu znów czekać musi wiele godzin, by przez jugosłowiański Nisz i Skoplje po dalszych 24 godzinach (nie licząc czekania!) dobić do Grecji! Bezpośredniego połączenia kolejowego te dwa, graniczące ze sobą państwa — Grecja i Bułgarja — nie mają.

A tymczasem — śmigłemi Fokkerami Polskich Linij Lotniczych jesteś w 7 godzin w Bukareszcie. Poprostu, po pierwszem śniadaniu w Warszawie, odlatujesz o 10 i ½ rano, jesz obiad we Lwowie a pod wieczór spijasz już dobre winko w stolicy rumuńskiej. Ukołysany niem, przespawszy się wygodnie w hotelu, wylatujesz nazajutrz o 8 i ½, by stanąć w Sofii o ½ do 12-ej, zerknąć na piękne góry podsofijskie i za dwie godziny zajadać karpia po grecku w Thesalonikach, dokąd się przylatuje po 1-ej!

Czyż można porównać te dwie podróże pod względem wygody, szybkości, komfortu? Nie mówiąc już o poważnej oszczędności na cenie biletu, gdyż odległość ta, w linji powietrznej jest stosunkowo niewielka, w porównaniu do olbrzymich dystansów linij kolejowych, okrążających góry i doliny, by tę samą przestrzeń przebyć.

Samolot do kolei, specjalnie na tej linji, ma się tak, jak kolej do dyliżansu z czasów naszych prababek. Im dziksze bowiem i mniej cywilizowane strony, tem łatwiej i wygodniej przebywać je w powietrzu.

A do tego jeszcze te rozkosze wzrokowe: Te widoki nieporównane z lotu ptaka! Trzy czwarte Polski, Karpaty Bukowiny, czarnoziem centralnej Rumunji, sina wstęga Dunaju, porwane szczyty niedostępnego Bałkanu i wreszcie bezkres lazurowego morza, pełnego kolorowych żagli i białych mew...

Cóż dziwnego więc, iż na stacjach P. L. L. „Lot", ruch panuje nieustanny. Publiczności wiele, miejsc mało.

Mieszkam w hotelu Bulgaria, tuż nad stacją lotniczą. Przyjeżdża zakurzony samochód, przywozi z dość odległego lotniska podróżnych i pocztę. List wysłany wczoraj z Warszawy, czy też tego samego dnia z Bukaresztu, jest już dziś w moich rękach. Czy to nie cudownie?

Przedsionek hotelowy zapełnia się bagażami i ludźmi.

— Cudownie było! — mówi z zapałem piękna pani z dyplomacji, ognistooka Rumunka. — Lecieliśmy tak spokojnie, jakby się siedziało w luksusowej limuzynie samochodu. A pod nami te dzikie, skaliste góry.

— Proszę nie zapominać — wtrąca jej towarzysz, flegmatyczny Niemiec — że lecąc polską linją ma się sto procent pewności bezpieczeństwa, czego niestety nie zawsze można powiedzieć o naszej „Lufthansie"!

— Coś prawie, jak P. K. O. — dodaje z uśmiechem olśniewająco białych zębów nasz pilot, lotnik szczwany, stary wyjadacz „powietrzny", który ma za sobą wiele tysięcy kilometrów lotów, nie licząc tamtych, karkołomnych, bojowych, na Bóg jeden wie jakich aparatach naszego początkującego lotnictwa wojennego, w latach 1918 — 20 i wcześniej jeszcze, na austrjacko-włoskim froncie.

— Pewność, zaufanie, bezpieczeństwo? — pytam również żartobliwie, odpowiadając na dowcip pilota, który zaciąga się z lubością papierosem, gdyż przez parę godzin w powietrzu był tej przyjemności pozbawiony.

— Najzupełniejsze! — żywo odpowiada mi ruchliwy Francuz, z całą powagą i przejęciem; widocznie nie zna wspaniałej reklamy świetlnej w Warszawie na placu Marszałka Piłsudskiego i nie rozumie naszego żartu!

— Co do mnie jedno tylko zdumiewa— podejmuje znów Niemiec — jak wyście mogli w tak krótkim czasie stworzyć równie doskonałe lotnictwo cywilne, jak



Góry Riła (7 jezior).



Fokker Polskich Linji Lotniczych „Lot".

— Nic pani nie poradzimy, w Thesalonikach musi się pani przesiąść albo do pociągu, albo na niemiecką „Lufthansę", biura mają tuż obok, bilety może pani kupić na miejscu.

— Kiedy ja nie chcę jechać niemieckim samolotem, opowiadają, że to nie tak bezpiecznie, jak waszym!

— Przesada — łaskawa pani — uspakaja ją polski urzędnik z angielską cierpliwością — oni mają też doskonałe maszyny — dodaję z kurtuazją.

— Jak tak, to już wolę dalej, z Salonik, jechać pociągiem! — rzuca Greczynka z westchnieniem.

A za nią tłoczy się już drugi klient i trzeci i czwarty.

— Co niema już miejsca do Czerniowiec? Ależ mnie się śpieszy!

— Nic nie poradzimy na to, prosimy zawsze miejsca wcześniej rezerwować.

— Mnie nie było w Sofii, wojażowałem na prowincji! — irytuje się interesant w gardłowej niemczyźnie bukowińskiej i wojskowe, oraz sportowe. A nas tyle lat w Niemczech tumaniono o owem sławnem „polnisch Wirtschaft"! Tymczasem...

— Tymczasem?

— Zdobywacie Challenge w Niemczech, wasz Skarzyński przelatuje na awionetce Atlantyk, no a eskadry wojskowe — widziałem je na defiladzie powietrznej w dniu 3-go maja w Warszawie — imponujące!

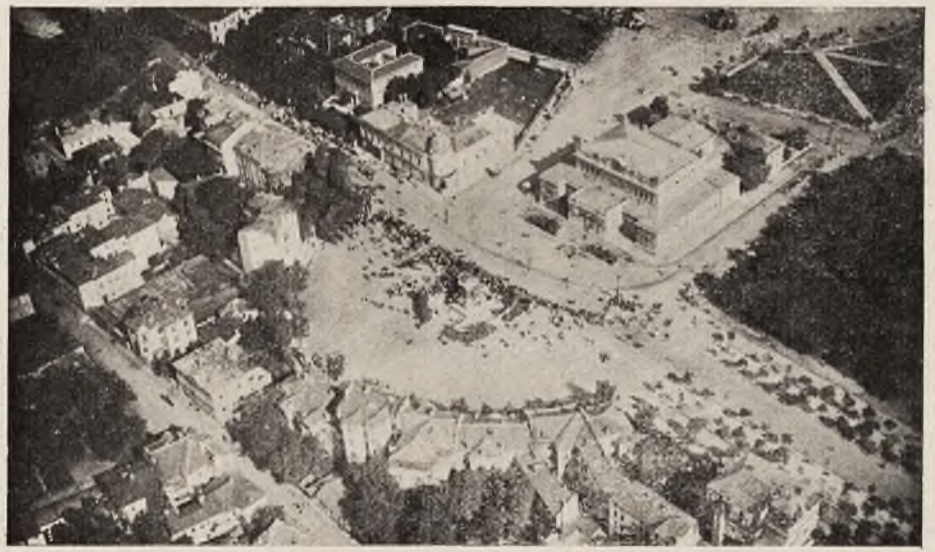
— Największy błąd to niedoceniać przeciwnika! — dodaję skromnie ze źle tajoną satysfakcją. — „Polska gospodarka" należy do przeszłości, zwłaszcza odkąd ster rządów objął nasz wielki Marszałek!

— Wiemy, wiemy, tja... zdumiewający człowiek! („Ein wundervoller Mann!").

A tymczasem, tuż obok, gdzie raduje oczy polskie napis czerwony na białym szyldzie „Polskie Linje Lotnicze" po polsku i po bułgarsku, ruch niebywały.

Jakaś obszerna jejmość dopytuje się grecką francuszczyzną:

— Jakto, z Salonik do Aten niema dalej polskiej linji? Ależ ja jadę do Aten!



Sofja. Gmach sejmu.



Sofja — Cerkiew Aleksandra Newskiego.

— Można było telegraficznie upewnić się, co do tego...

— Nie pomyślałem o tem... — rzuca z nosem na kwintę. — No, no — mruczy sam do siebie, ktoby myślał, na polskich samolotach taki ścisk? To musi być dobry interes! A ciocia Salcia wciąż jeszcze nie może się do samolotów przekonać i podróżuje koleją...

— Odjeżdżamy na lotnisko! — rzuca szofer przez drzwi. — Proszę wsiadać...

Goście się tłoczą, zajmują miejsca w samochodzie i niebawem autobus „Lotu" zakręca koło królewskiego Konaku, by pomknąć za miasto, ku hangarom. Niebawem wzbije się znów w powietrze polski ptak stalowy i poszybuje nad górami i lasami, nad obcą ziemią i pod obcem niebem, z regularnością pruskich D-zugów rozwożąc ludzi, listy, towary, zbliżając świat, przecząc odległościom i przestrzeniom. A równocześnie krzepnie i olbrzymieje sława i wielkość dobrego imienia odrodzonej Polski...

T. M. Nittman



LATAJĄCY ROBOT

Czekałem, aż ktoś bardziej powołany ode mnie opisze czytelnikom „Pilota samoczynnego", gdyż zdaje mi się, jest to interesujące i aktualne. Nie doczekawszy się piszę sam, jak umiem. Pilot automatyczny, jest to „Robot", który lata.

Zaznajomiwszy się pobieżnie z jednym takim osobnikiem, staram się go czytelnikom przedstawić.

Wygląda skromnie, zewnętrznie przypomina nieco szafkę z odbiornikiem radjowym. Składa się z dwóch żyroskopów: jeden ustawiony poziomo, drugi — pionowo. Wszyscy pamiętamy żyroskop, który nazywaliśmy w okresie dzieciństwa tak, jak dorośli nas — poprostu: „bąkiem". Wiemy, że dopóki bąk posiada dość siły, aby prędko się obracać, ma on zdolność stałego zachowania nadanej mu pozycji. Otóż tak się dzieje i w „Robocie". Mała turbinowa pompa tłoczy powietrze do przewodu, gdzie powietrze to zostaje rozdzielone: część dmucha na żyroskop obracając go szybko, druga zaś podtrzymuje stałe ciśnienie w przewodach, zakończonych dwoma wentylami. Do osi żyroskopu przymocowano małą łopatkę, do której powierzchni dotykają wspomniane wentyle W momencie, gdy tylko samolot zmieni swój kierunek, lub pochyli się, natychmiast nacisk łopatki na wentyle ulega zmianie, wobec czego następuje w przewodach powietrznych zakłócenie równowagi, brak której powoduje ze swej strony zmianę ciśnienia w instalacji „Servo". Instalacja ta ma z obydwóch stron tłoku oliwę, podtrzymywaną pod stałem określonem ciśnieniem Każda instalacja posiada 3 jednostki „Servo" (hydrauliczne), jedną dla lotek, jedną do steru bocznego i jedną dla steru wysokości. Ośki tłoku, który normalnie ma ciśnienie zrównoważone, z każdej strony połączone są zapomocą linek z dźwigami, oddziaływującemi na odpowiedni ster. Gdy tylko zmieni się ciśnienie powietrza, dzięki pewnemu odchyleniu łopatek, natychmiast nastąpi zmiana ciśnienia hydraulicznego w grupie „Servo". Tłok zostaje wytrącony ze swego poprzedniego środkowego położenia, a tem samem zapomocą linek poruszy stery, co z kolei wywoła powrót samolotu do właściwej poprzedniej pozycji. Tak następuje kolejna zmiana ruchu, która w normalnych warunkach przy locie prostym w sterowaniu zastępuje pilota. W razie gwałtownych zmian, które wykraczają poza granicę zdolności przesunięć grupy „Servo", automat ostrzega, lub budzi pilota głośnem buczeniem. Pilota-maszynę może pilot-człowiek włączyć, lub wyłączyć każdej chwili. To byłoby wszystko.

Najwyżej pozostaje mi nadmienić, że grupy „Servo" są połączone z przewodami powietrznemi zapomocą specjalnych zaworów.

— Techników proszę o wybaczenie mi zbyt popularnego ujęcia, laików — zbyt technicznego.

KOMUNIKACJA TRANSOCEANICZNA.

Spotykałem pisma i ludzi, które i którzy, omawiając lot generała Balbo, podkreślali nie wojskowe znaczenie raidu grupowego, nie wyczyn sportowy, nie trudności na poszczególnych etapach trasy, nie wzorową organizację i hart materjału ludzkiego, ani wreszcie rozwój przemysłu lotniczego w Italji. Entuzjazmowano się raidem z punktu widzenia „przyśpieszonej komunikacji Europa — Ameryka.

Dla ludzi więc, cieszących się z tego, że *„Balbo szybko przejechał aeroplanem"* podaję zestawienie: W roku 1492 Kolumb i 88 ludzi załogi na trzech karawellach przepłynęli z Europy do Ameryki w ciągu dni 40-u. Od 3 sierpnia do 13 września.

W roku 1933 Generał Balbo i 96 ludzi załogi przeleciało na 24 wodnosamolotach z Rzymu do New-Yorku w ciągu dni 19. Od 1-go do 19 lipca.

Nie będę wyliczał kosztów lokomocji każdego z podróżników w pierwszym i drugim wypadku.

Proszę, niech czytelnik nie zechce mnie źle zrozumieć. Nie staram się zmniejszać doprawdy wielkiego i imponującego czynu marszałka Balbo, ani gen. Pellegrini, chcę powiedzieć zupełnie co innego. Zabawnem mi się wydaje, gdy ktoś roztrząsa problem w rodzaju: „o ile najnowsza łódź podwodna jest szybsza i wygodniejsza od kajaka?"

SPORTOWE WYCZYNY NIEMIECKIE.

Właśnie, nawiązując do ostatniego zdania, przypomniało mi się, że w ubiegłym miesiącu *sportowe* lotnictwo niemieckie odbywało nad Renem konkursy... rzucania dymnych granatów. Cóż to za miły i elegancki sport!

„MIASTO W NIEBIE".

W Rosji zbudowano nowy olbrzymi samolot komunikacyjny. Ma on zabierać 76 osób pasażerów i 6-ciu ludzi załogi. Będzie tam, naturalnie, restauracja, kino, radjo, a nawet... drukarnia. Gdyby Z. S. S. R. uznawało chrzest, jako formę prawną nadawania imienia, powiedziałbym: — samolot *ochrzczono* imieniem „Miasto w niebie".

FALCONE, A ZAWROTY GŁOWY.

W swoim czasie gazety amerykańskie umieszczały fotografje słynnego lotnika włoskiego Titto Falcone, z Anitą Page, znaną amerykańską gwiazdą filmową. Mówiono, że zawróciła mu w głowie. Nie wiem, jak można zawrócić w głowie człowiekowi, który ostatnio ustanowił rekord długości lotu na plecach — 3 godziny.

PRZEZNACZENIE.

30 października 1931 r. po starcie do Kanady z japońskiej plaży w Samushiro samolot USA Pangborna i Herndona zgubił koło, które wpadło do wód terytorjalnych japońskich.

W roku bieżącym w lutym wyłowiono zgubę na wodach kanadyjskich, niedaleko miejsca lądowania amerykańskich lotników. Koło przepłynęło około 7.000 km. Co ma latać nie utonie.

LOTY NAOKOŁO ŚWIATA.

Jeżeli czytelnicy kiedy nie będą mieli nic lepszego do roboty, radzę Im pożyczyć u własnych, lub cudzych dzieci globus i wykreślić sobie na nim trasy lotów naokoło świata. Wypadną one pomiędzy 40-tym a 60-tym ⁰ długości geograficznej i stanowią — 2/3 długości równika. Nie rozumiem, czemu nikt nie kusi się na oblatywanie dookoła kuli ziemskiej przy biegunie. Zimniej, ale prędzej.

NEW-YORK — WARSZAWA.

Bracia Adamowicze z Broocklinu, zakupiwszy samolot, polecieli do Harbur Grace w Nowej Foundlandji, gdzie skapotowali. Mieli napełnić zbiorniki benzyną dopiero w Harbur Grace i rozpocząć lot transoceaniczny do Polski. Wierzę, że są niepocieszeni i jestem pełen podziwu dla ich dobrych chęci. Zastanawiam się jednak, czy gdyby kapotaż nastąpił w New-Yorku, przy starcie do Harbur Grace, gazety podałyby również: „Przerwanie lotu z Ameryki do Warszawy?"

SŁOWNICTWO.

Pewne pismo łódzkie z dnia 10 sierpnia r. b. pisze o wywiadzie z p. Blériot: „Hydroawjony są dobre... owszem, mogą osiadać na wodzie".

Doradzałbym konsekwencję. Albo: „Wodnosamoloty" i „wodować", albo „hydroawjony" i „amerisować"; zresztą, nie dziwię się prasie codziennej, skoro w jednem z pism fachowych czytałem: „Del Prete i mechanik rozpaczliwie pompowali resztki esencji..."

„Essenza" znaczy po włosku tyle, co benzyna.

7. 13.



„Patrz Kościuszko na nas z nieba"...



BOMBY ZAPALAJĄCE

Dr. Z. Meliński

Zagrożenie lotnicze całej ludności państwa prowadzącego wojnę, spowodowane olbrzymim postępem techniki wojennej, wytworzyło liczne, nowe, a nieznane przedtem, niebezpieczeństwa. Pierwsze miejsce zajmują tu chemiczne środki bojowe, które swem groźnem działaniem zaprzątają umysły obywateli i wywołują u nich silny odruch w kierunku pośpiesznego przygotowania skutecznej obrony. Wynik przyszłej wojny w wielkiej mierze zależeć będzie od stopnia tego przygotowania, tak pod względem organizacji i techniki obrony, jak przedewszystkiem pod względem odpowiedniego przygotowania moralnego. Zaskoczenie i co zatem idzie osłabienie odporności wroga, będzie jedną z najważniejszych pobudek działań lotniczych, skierowanych przeciwko ludności cywilnej.

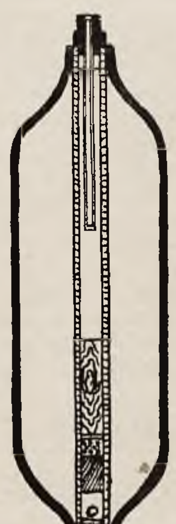
Z trzech znanych środków bojowych, stosowanych przez lotnictwo: bomb kruszących, zapalających i gazowych, stanowią bomby zapalające nową odmianę nieodstępnego towarzysza wszystkich wojen — ognia. Skojarzenie pojęcia pożaru i wojny, istniejące w szerokich masach od najdawniejszych czasów, jest dla wszystkich tak zrozumiałe i konieczne, że nie sprawia ono nawet w przybliżeniu tego wrażenia, jakie wywołuje zapowiedź stosowania chemicznych środków bojowych. Znane w swej grozie niebezpieczeństwo ustąpiło z wyobraźni pierwszeństwa nowemu, nieznanemu dotychczas w swych skutkach i rozmiarach. A jednak stary środek, niszczenie wroga przy pomocy ognia, jest nadal w użyciu i to w postaci stokroć groźniejszej, która może się stać bronią niemniej groźną, niż inne środki napadu lotniczego. Nowoczesne bomby zapalające, stosowane masowo, posiadają właściwości, które mogą z nich uczynić najgroźniejszy środek walki powietrznej. Skuteczność ich jest zupełnie niezależna od wpływów atmosferycznych, nieznaczna waga poszczególnych bomb, pozwala na pokrycie nawet pewnej ograniczonej powierzchni ziemi stosunkowo olbrzymią ilością pocisków, potęgując w tych miejscach skutki działania. Pożarom, przez nie wzniecenym, do tej pory nie można przeciwstawić niezawodnych środków obrony. Wynikiem bombardowania będzie mnóstwo małych pożarów, które w zwykły sposób ugasić się nie dadzą, a które przy nieodpowiedniem przygotowaniu obrony, bardzo szybko spowodują zupełne zniszczenie zbombardowanego miasta, względnie osiedla.

Bomby zapalające, o których tutaj mowa, są bombami termitowemi typu „elektron", wynalezione pod koniec wojny światowej, w której już nie zostały zastosowane. Wielka różnorodność bomb zapalających pozwala tylko na pobieżne ich omówienie w niniejszym artykule. Dzielą się one stosownie do materjału zapalającego na cztery grupy.

Pierwszą grupę stanowią bomby, zawierające materjały samozapalające, jak fosfor biały lub żółty, sód i potas w połączeniu z łatwopalnemi substancjami, jak parafina, oleje mineralne, nafta, smoła i t. p., z ewentualnym dodatkiem chloranu potasu lub azotanu baru. Tego rodzaju bomby posiadają stosunkowo niską temperaturę spalania i były używane podczas wojny światowej do zapalania łatwo-palnych celów, jak np.: łanów suchego zboża, suchych lasów, balonów, zbiorników paliwa i t. p. Zastosowanie ich wobec tego było dosyć ograniczone. Do grupy tej należą amerykańskie bomby zapalające Stokesa i Livensa (rys. Nr. 1).

Do drugiej grupy należą termity. Termitem określamy mieszankę glinu z trójtlenkiem żelaza i tlenkami innych metali, która spala się wytwarzając temperaturę, dochodzącą do 3000° C. Do zapoczątkowania tej reakcji konieczną wysoką temperaturę uzyskuje się zapomocą podpału, np. zapomocą mieszanki dwutlenku baru i magnezu, która zkolei bywa zapalana zapalnikiem. Do napełniania tych bomb używano podczas wojny światowej łatwopalnych materjałów, jak ropy, dwusiarczku węgla i innych. Amerykanie posługiwali się t. zw. stężonym olejem (solid oil), który składał się z mięszaniny oleju skalnego z zmydlonemi olejami roślinnemi (kwas stearynowy) (rys. Nr. 2).

Najnowszą odmianą bomb termitowych jest bomba zwana „elektron", wywodząca swą nazwę od stopu glinu z magnezem. Stop ten tworzy czerep bomby, który topi się i spala całkowicie przy 650° C., wytwarzając przytem bardzo wysoką temperaturę. Bomba zawiera termit i zapalnik, który przy uderzeniu zapala mieszankę termitową, która topiąc się, zapala zkolei czerep bomby. W ten sposób uzyskuje się przy 100% spaleniu wyzyskanie całej wagi bomby do wytworzenia temperatury około 3000° C. Przy uwzględnieniu wagi bomby, która wynosi 1 kg., łatwo zrozumieć niebezpieczeństwo, wynikające z masowego użycia, ułatwionego masowym transportem.



Rys. 1 Bomba zapalająca Livensa.

Do trzeciej grupy bomb zapalających, zalicza się mięszanki różnych tlenków metali z dodatkiem glinu, magnezu, albo żelaza. Często używa się tutaj domieszki prochu strzelniczego wzgl. organicznych środków wybuchowych, oraz ciał organicznych, jak np. kauczuku, parafiny i innych.

Czwarta grupa obejmuje materjały łatwopalne, stosowane same (miotacze ognia), albo w połączeniu z zapalnikami.

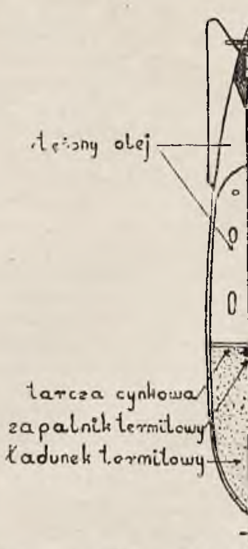
Najważniejszą kategorję bomb zapalających, przedstawiają obecnie bomby termitowe, a zwłaszcza ich odmiana, bomby elektronowe. Oprócz tego, mogą jeszcze znaleźć zastosowanie bomby fosforowe w połączeniu z różnemi materjałami zapalającemi. W roku 1918 jeden samolot był wstanie transportować (pg. obliczeń niemieckich) 500 bomb elektronowych. Eskadra, złożona z 36 samolotów, mogła zabrać 18.000 pocisków. Jeżeli przyjmiemy (znowu niemieckie obliczenia), że trafiło tylko 2250 bomb, to mamy do czynienia z 2250 pożarami, które wodą ugasić się nie dadzą, albowiem woda rozkładając się przy temperaturze 3000° C. na tlen i wodór, powoduje wybuchy. Zawodzą również wszelkie gaśnice chemiczne i pianowe. Gaszenie piaskiem pomaga o tyle, że udaje się zlokalizować pożar na miejscu wybuchu bomby. Silny wiatr i deszcz, które są wstanie unieszkodliwić działanie bomb gazowych, są tutaj bez znaczenia, przeciwnie, mogą jeszcze spotęgować działanie pożaru. Jeżeli weźmiemy pod uwagę wzmożoną nośność nowoczesnych samolotów bombardujących, możemy w przybliżeniu poznać niebezpieczeństwo, zagrażające ludności na wypadek stosowania przez nieprzyjaciela bomb zapalających. Niebezpieczeństwo tem groźniejsze, że regularne oddziały straży pożarnej są stosunkowo niedość liczne, aby móc opanować jednocześnie wszystkie ogniska pożarów. Zadaniem ich będzie w pierwszym rzędzie ochrona gmachów państwowych i

użyteczności publicznej. Inne budynki będą skazane na inicjatywę i samopomoc ludności cywilnej.

Dwa fakty świadczą wymownie o tem, że opisane powyżej niebezpieczeństwa są niestety aż nazbyt rzeczywiste. Pierwszy fakt, to wiadomości prasowe z walk japońsko-chińskich o prowincję Dżehol, które opisują zniszczenie kilku miast przez japońskie bomby zapalające. Drugim faktem jest stałe stosowanie bomb zapalających przez pewne mocarstwa europejskie dla celów pacyfikacji opornych krajowców w kolonjach i terenach mandatowych.

W niemieckiej prasie codziennej oraz fachowej, poświęconej zagadnieniom obrony przeciwlotniczo-gazowej, możemy zaobserwować stałą i energiczną propagandę jak najdalej idącej obrony ludności cywilnej przed skutkami bomb zapalających. Obrona ta idzie w dwóch kierunkach: zabezpieczenia materjałów przed rozszerzaniem się źródła pożaru, oraz organizacji samopomocy ludności cywilnej celem szybkiej lokalizacji i ugaszenia ognia. Zabezpieczenie materjału polega w pierwszym rzędzie na możliwie zupełnem usunięciu łatwopalnych przedmiotów z miejsc najbardziej zagrożonych, jak strychy i podwórza. Następnie na zastąpieniu drewnianych przegród, ścian strychów i stropów metalowemi, względnie na impregnacji drzewa substancjami, utrudniającemi palenie, albo pokrywania go farbą ogniotrwałą. Impregnacja względnie farba, mają na celu lokalizację pożaru w miejscach wybuchów bomb, nie dopuszczając do dalszego zajęcia się materjału. Wykonanie powyższych zarządzeń ochronnych podlega w niektórych miejscowościach stałej kontroli odpowiednich władz. Przeprowadzenie właściwych zmian budowlanych w istniejących budynkach nie jest narazie przewidziane ze względów gospodarczych, natomiast przy budowie nowych budynków zwrócona jest uwaga na wymagania urbanistyki podług zasad obrony przeciwlotniczo-gazowej.

Organizacja samopomocy pożarnej opiera się na najmniejszej jednostce budowlanej, t. zn. na domu mieszkalnym. W każdym domu mieszkalnym należy utworzyć drużynę z jego mieszkańców, któraby objęła obowiązki straży pożarnej na terenie budynku. Taka domowa straż pożarna powinna posiadać najniezbędniejszy sprzęt strażacki i dbać o ścisłe wykonanie wszelkich zarządzeń prze-



Rys 2 Amerykańska bomba zapalająca.

ciwpożarowych. Drużyny kilku sąsiadujących domów tworzą oddział straży pożarnej, który wspólnemi siłami sprawia droższe części ekwipunku strażackiego i magazynuje go wspólnie. Oddział ma przedewszystkiem zadanie prowadzenia wspólnych akcyj na terenie poszczególnych, należących doń domów w wypadkach, które przekraczają siły jednej dru-


Rys. 3 Niemiecki zestaw szkolny bomb zapalających.

żyny. Na czele drużyny domu stoi komendant, który jest zarazem komendantem O. P. L. G. odnośnego domu i który został specjalnie w tym celu wyszkolony oraz wyznaczony przez odpowiednie władze. Zadania drużyny pożarnej domu polegają na przygotowaniu i trzymaniu w pogotowiu skrzyń z piaskiem, beczek z wodą, wiader, wężów na wodę, siekier, latarń, pochodni i materjału sanitarnego, na zaopatrzeniu członków drużyny w maski przeciwgazowe, przeszkoleniu drużyny i przygotowaniu pożarnej służby obserwacyjno-alarmowej. Dalej należy do obowiązków drużyny pouczenie wszystkich mieszkańców domów o konieczności przedsięwzięcia niezbędnych środków ostrożności, jak uprzątnięcia strychów z łatwopalnych materjałów itp.

Akcję w tym kierunku prowadzi w Niemczech Państwowy Związek Obrony Powietrznej, który urządza podczas większych ćwiczeń obrony przeciwlotniczo-gazowej pokazy działania bomb zapalających oraz sposobów gaszenia i ograniczania wywołanych przez nie pożarów. W tych wypadkach stosuje się specjalnie do tych celów wyprodukowane, szkolne zestawy bomb zapalających, (rys. Nr. 3), których działanie bywa sprawdzane na różnych objektach doświadczalnych (rys. 4). We Francji wysiłki obrony przeciwlotniczo-gazowej są również skierowane w kierunku należytego przygotowania i przeszkolenia ludności w obronie przed działaniem bomb zapalających drogą pokazów i ćwiczeń.

Pouczenie i wyszkolenie szerokich warstw społeczeństwa w samoobronie przeciwpożarowej, jest rzeczą konieczną, tembardziej, że ogień, wzniecony przez bomby zapalające, a zlokalizowany natychmiast po wybuchu, przestaje być przeważnie groźny, natomiast zaniedbany względnie zapóźno zaatakowany, przeobraża się w pożar i może spowodować klęskę. Należy zatem dążyć do powszechnego zrozumienia niebezpieczeństwa, wynikającego z możliwego zastosowania bomb zapalających oraz do wyszkolenia i wyekwipowania jaknajwiększej ilości drużyn pożarnych ludności cywilnej, stawiając w ten sposób zagrożenie, wynikające z użycia bomb zapalających na równi z zagrożeniem gazowem. Obrona przed bombami zapalającemi musi być ważną częścią składową wszystkich przygotowań obrony przeciwlotniczo-gazowej.

Przygotowanie to winno odbywać się drogą pokazów działania bomb, oraz sposobów gaszenia powstałych pożarów.


Rys. 4 Ćwiczenia w Niemczech. Pokaz bomb zapala ych


Rys. 5 Działanie bomb zapalających. Spalenie zbiornika z ropą naftową podczas wojny światowej. (Rumpf. Brandbomben).

Czynna obrona przeciwlotnicza w świetle prawa międzynarodowego[1])

W czasopiśmie niemieckiem „Die Luftwacht" Nr. 7 i 8 z r. b., ukazał się artykuł traktujący o prawie narodów do czynnej obrony przeciwlotniczej, z którym pragniemy zapoznać naszych czytelników. Jest to, naturalnie, konsekwentnie prowadzona robota niemiecka w sprawie stworzenia własnego lotnictwa wojskowego i uzyskania niczem nieskrępowanego prawa zbrojeń wszelkiego rodzaju. Niemcy Hitlera postawiły sobie za zadanie uzbrojenie się od stóp do głów, aby zrealizować zamiary rewizjonistyczne i wojenne głoszone dziś bez ogródek przez przedstawicieli rządu. Nic dziwnego, że do tego celu dochodzą wszystkiemi drogami nie przebierając w środkach i argumentach, zapominając natomiast o jednej niezbitej prawdzie, że nic im nie grozi i nikt niema żadnych agresywnych zamiarów w stosunku do ich granic i ich ludności. Natomiast przeciwnie swojem postępowaniem zagrażają wyraźnie sąsiadom i pokojowi europejskiemu. Tego rodzaju urzędowe kłamstwa, jak doniesienie o ukazaniu się nad Berlinem w dniu 23 czerwca samolotów zagranicznych, które jakoby rozrzucały ulotki o treści przeciwrządowej, przyczem samolotów tych nie można było rozpoznać, — są zbyt przejrzystą grą, aby nawet dziecko nie zrozumiało, że chodzi o pretekst do zbrojeń w powietrzu, niby dla celów obronnych. Nowostworzone Ministerstwo Lotnictwa „bezbronnych Niemiec" zbyt naiwnie daje znać o sobie i o swych zamiarach.

REDAKCJA.

Urzędowe doniesienie: „Dnia 23 czerwca ukazały się nad Berlinem samoloty zagraniczne i rzucały ulotki o treści uwłaczającej rządowi Rzeszy. Samolotom tym udało się następnie umknąć niepostrzeżenie".

Fakt ten zaniepokoił ludność, zwracając jej uwagę na czynną obronę przeciwlotniczą, niezależnie od zainteresowania obroną bierną. Pod tą ostatnią rozumie się ustawy i rozporządzenia, które normują zabezpieczenie i ochronę ludności na ziemi przed niebezpieczeństwem ataków nieprzyjacielskich z powietrza. Zarządzenia te mają tylko unieszkodliwić lub osłabić działalność lotnictwa nieprzyjacielskiego, tak dalece, jak daleko sięga możliwość ochrony życia ludzkiego.

Nalotem tym ludność została mocno zaniepokojona, wskutek czego (jak podają dzienniki) ponad 70 miast niemieckich odniosło się do Ligi Narodów w tej sprawie.

Setki gmin, związków i t. d. złożyło szereg podań do Prezydenta Rzeszy, Kanclerza i ministra lotnictwa, aby użyć wszelkich środków do przeszkodzenia tego rodzaju wypadkom. To nakłada obowiązki na Rząd, bo dzisiaj będą ulotki, a jutro mogą być bomby zapalające, trujące, gazowe i t. d.

Podstawowym problemem międzynarodowego prawa lotniczego i komunikacji lotniczej było ustalenie zasad, na mocy których miało być wolno przelatywać obcym samolotom przez teren danego państwa. Podczas, gdy jedni porównują przestrzeń powietrzną z wolnym morzem i hołdują zasadzie całkowicie wolnej komunikacji, bez względu na granice państw (L'air est libre!), — to drudzy wyznają zasadę wyłączności w powietrzu, wskutek czego każde państwo może zabronić przelatywania nad swym terytorjum.

Inne państwa reprezentują jeszcze zasadę pośrednią, według której przestworze do pewnej tylko wysokości podlega przepisom państwowym, ponad tą przestrzenią jest wolne. Jeszcze przed wojną światową, z obawy przed szpiegostwem, domagano się wyłączności używania przestworza dla państwa bez względu na wysokość. Poglądy, co do tego były jednak podzielone, rezultatem czego było, że konferencja międzynarodowa dla ustalenia prawa lotniczego zwołana do Paryża w 1910 r. uchwaliła projekt konwencji regulującej lotniczą komunikację międzynarodową. Do podpisania tej konwencji nie doszło, ponieważ nie uzyskano jednolitości poglądów, co do wysokości przestrzeni przeznaczonej do użytkowania.

Gdy potem znowu w 1918 r., ówczesne państwa nieprzyjacielskie podjęły ponownie projekt konferencji paryskiej z 1910 r., doświadczenia wojny światowej utrzymały zasadę nieograniczonej i wolnej przestrzeni dla każdego państwa nad swem terytorjum, zgodnie z prawem międzynarodowem.

Prawo to zostało ustalone przez paryską konwencję komunikacji lotniczej z dnia 13 października 1919 r. znanej pod nazwą „Cina", od pierwszych liter swej nazwy (Commision Internationale de Nawigation Aerienne).

Według prawa o nieograniczonej wyłączności przestrzeni ponad terenem państwa, żaden samolot obcego państwa nie może przelatywać nad terenem drugiego państwa, bez zgody tego ostatniego, wyrażonej w każdym poszczególnym wypadku, bądź też na podstawie zawartej umowy regulującej obopólny ruch samolotów komunikacyjnych. To samo dotyczyło przestrzeni nad wodami przybrzeżnemi, kolejami, krajami mandatowemi i znajdującemi się pod protektoratem.

Chociaż Niemcy jeszcze nie przystąpiły do „C. I. N. A.", do której należy około 30 państw, to jednak mają prawo, jak każde inne państwo świata, do całkowitej wyłączności przestworzy nad swym terenem i wodami wybrzeży, a zatem zgodnie z obowiązującym prawem międzynarodowem, mają prawo trzymać zdala od swej przestrzeni każdy samolot obcy.

Z drugiej strony samolot jest tego rodzaju środkiem komunikacyjnym, że ma możność łatwego przekraczania granicy i nie da się go na tej granicy zatrzymać.

Jak wynika z ustawy ustalającej prawo ruchu lotniczego wydanej przez CINA, samoloty państw zjednoczonych nie mają prawa przelotu przez granicę, bez ponowienia specjalnego pozwolenia. Jeśli postanowienia konwencji będą zachowane, to i Niemcy będą miały zamknięty ruch komunikacyjny prawie z wszystkiemi państwami europejskiemi, a przelot nad terenem Niemiec może się odbyć tylko za ich pozwoleniem.

Z postanowień CINA wyłączone są samoloty wojskowe, policyjne i celne, które tylko za specjalnem zezwoleniem danego kraju mogą dokonać wlotu, czy też przelotu na jego terytorjum. Pilot obcego samolotu, który niepowołany przebywa nad terenem Niemiec naraża się na kary (§ 31 Luft. V., § 100 Luft. V.). Jeśli jakieś państwo zezwoli na naruszenie obcej przestrzeni powietrznej przez swe samoloty wojskowe, policyjne i celne, to tem samem występuje przeciwko prawu międzynarodowemu.

Jeśli poszczególne państwa zobowiążą się nawzajem do prawa wlotu i przelotu przez swe terytorja, jak to czyni CINA w stosunku do państw związanych ustawą o komunikacji lotniczej, to jest zupełnie zrozumiałem, że każde państwo musi mieć możność skontrolowania przez swe organa, czy przylot i przelot odbywa się w ramach zawartej umowy względnie na mocy specjalnych osobnych zezwoleń. Funkcja kontroli jest zadaniem policji lotniczej, która przy starcie i lądowaniu każdego samolotu tak niemieckiego, jak i zagranicznego bada, czy papiery, względnie zezwolenie na przelot są w porządku. Specjalnie chodzić tu będzie o książkę pokładową, zezwolenie dla pilota, dowód ubezpieczenia, wymagane zezwolenie na przelot i t. d. Ale nie każda kontrola policji lotniczej odbywa się na ziemi. W powietrzu odbywa się kontrola tożsamości samolotu, a tem samem jest i możliwość ścigania go, jeśli dany samolot nie przestrzega przepisów o komunikacji powietrznej, nie ląduje na żądanie, jego znak rejestracyjny nie jest z ziemi rozpoznany, w następstwie czego nie można ustalić czy samolot ma prawo lotu nad niemieckim terytorjum. Dalej postępowanie takie będzie uzasadnione do wykrycia zbrodni, która mogła być dokonana w samolocie lub poza nim, ujęcie zbrodniarzy którzy chcą umknąć przy pomocy samolotu itd. Z tego powodu musi policja lotnicza dysponować odpowiednimi samolotami, ale te niestety są zakazane dla niemieckiej policji lotniczej.

Jak się to dzieje Traktat Wersalski, który z całą brutalnością domagał się wydania i zniszczenia całego niemieckiego materjału lotnictwa wojskowego, łącznie z instrumentami pokładowemi, ze sprzętem foto i radio, z hangarami dla balonów i samolotów, tak rygorystycznie, że nawet po wydaniu i zniszczeniu tego sprzętu, przez pewien czas zabronione było fabrykowanie i sprowadzanie samolotów cywilnych i części do nich; — nie zawiera żadnego przepisu, któryby zabraniał policji niemieckiej utrzymywania samolotów dla celów policyjnych. Dopiero konferencja ambasadorów wydana przez t. zw. postanowienia Bulońskie w dniu 8 października 1920 r. i noty z dnia 29 stycznia 1921, zakaz używania samolotów w niemieckich formacjach policyjnych, zakaz, który następnie został przyjęty przez ultimatum londyńskie z 5 maja 1921 r.

Nie jest to odpowiednie miejsce, aby wykazywać cierniową drogę lotnictwa niemieckiego, na to jednak trzeba zwrócić uwagę, że z powodu nieludzkich ustaw Traktatu Wersalskiego, zabroniono Niemcom wyekwipowania swej policji tak, jak tego wymaga utrzymanie spokoju i bezpieczeństwa ludności. Dalej jeszcze, że pomimo bezsilności w stosunku do samolotów wojskowych, zabrano Niemcom również i działa przeciwlotnicze, wskutek czego Niemcy są bezbronnie wystawione nietylko na nieprzyjacielskie ataki z powietrza, lecz nie mogą na-

[1]) Streszczenie z art. Dr. pr. Wegerdt'a, umieszczonego w Die Luftwacht.

wet pociągnąć do odpowiedzialności, za pośrednictwem swej policji, burzycieli spokoju w powietrzu.

Rząd, który temu stanowi rzeczy położy kres, będzie miał za sobą nietylko całą ludność, ale i zagranica będzie musiała uznać, że dla narodu niemieckiego ten stan rzeczy dłużej trwać nie może.

Od pewnego czasu lotnicy sportowi i ich organizacje rozpoczęli zwalczać zasadę nieograniczonej przestrzeni powietrza, albowiem przy lotach długodystansowych mają b. dużo trudności z uzyskaniem zezwoleń na przelot od państw, przez które chcą przelatywać, a z któremi niema wspólnej umowy o komunikacji lotniczej. Również i towarzystwa komunikacji lotniczej uznają, że ta zasada paraliżuje ich rozwój. Specjalnie zainteresowane w tem są państwa mające posiadłości poza europejskie, którym zależy na utrzymaniu komunikacji lotniczej ze swemi kolonjami. Swobodna komunikacja jest jednak uzależniona od zezwolenia tych państw, przez które prowadzi trasa przelotu, co niezmiernie utrudnia sprawę, jeżeli jej wręcz nie uniemożliwia.

Lecz wypadek z 23 czerwca r. b., wykazuje na jakie niebezpieczeństwa narażone są państwa, tak jak Niemcy położone centralnie, które można ze wszystkich stron swobodnie przelecieć. Odbieganie od zasady nieograniczonej przestrzeni powietrznej wymaga zatem dokładnej rewizji.

Streścił *A. W.*

Nowe wydawnictwa lotnicze

„NA RWD—5 PRZEZ ATLANTYK".

Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej w poczuciu swego obowiązku wobec społeczeństwa przystępuje do wydania książki kpt. pil Stanisława Skarzyńskiego p. t. „Na RWD—5 przez Atlantyk".

Opowieść piękna w swej prostocie, a jednocześnie żywa i barwna, wydana w godnej szacie zewnętrznej, ozdobionej wielką ilością ilustracyj, kilku mapami i barwnemi wkładkami — będzie najlepszem upamiętnieniem wspaniałego wyczynu, który blaskiem sławy opromienił nasze skrzydła, a dumą i radością napełnił serca.

Książka ta, zawierająca całość wspomnień znakomitego lotnika, począwszy od przygotowań do lotu, a skończywszy na powrocie do kraju — znajdzie się w rękach każdego, kto interesuje się choć trochę lotnictwem i niewątpliwie dotrze do rąk młodzieży szkolnej, budząc w kadrach przyszłych zwycięzców przestworzy umiłowanie do podniebnych lotów.

5 LAT LOTNICTWA SPORTOWEGO W POLSCE.

W najbliższych dniach opuści prasę, również staraniem Aeroklubu R. P. wydana, pięknie opracowana i ilustrowana księga, obrazująca rozwój sportu lotniczego pod tytułem „Pięć lat lotnictwa sportowego w Polsce".

„ATLAS LOTNISK POLSKICH".

Ukazał się w sprzedaży dawno oczekiwany przez lotników „Atlas lotnisk polskich" wydany przez Ministerstwo Komunikacji. Atlas składa się z kolorowych map w skali 1:20.000 wszystkich lotnisk w Polsce, oraz tekstu objaśniającego położenie każdego lotniska w czterech językach, a mianowicie: polskim, francuskim, niemieckim i angielskim. Ceny wymienionego atlasu są następujące: egzemplarz nieoprawny w języku polskim zł. 30, oprawny w płótno w języku polskim zł. 40, nieoprawny w języku polskim i jednym z obcych (w tekturowej teczce) zł. 50, oprawny w płótno w języku polskim i jednym z obcych zł. 70

Do nabycia w następujących księgarniach: Główna Księgarnia Wojskowa — Warszawa Nowy Świat 69, Gebethner i Wolff — Kraków, J. Idzikowski — Bydgoszcz, T. Mikulski — Katowice, Księgarnia Katolicka — Katowice, J. Zawadzki — Wilno, St. Malinowski — Lwów, W. Górski i G. Tetzlaw — Poznań, J. Wojciechowski — Toruń, Drukarnia i Księgarnia św. Wojciecha — Poznań, S. Seipelt — Łódź, Ossolineum — Lwów.

PRACE INSTYTUTU AERODYNAMICZNEGO W WARSZAWIE.

Zeszyt I: (w języku francuskim). O pewnej metodzie tworzenia profilów lotniczych. — J. Bonder. Zastosowanie różnych postaci potencjału do obliczenia sił działających na profile lotnicze. S. Neumark. Z 18 rys. w tekście. Str. 84. 1927. Cena zł. 9.

Zeszyt II: (w języku francuskim). O wielopłacie w układzie tandem — J. Bonder i P. Szymański. Przepływ płaski cieczy przez palisadę odcinków prostolinijnych — P. Szymański. Przyczynek do teorji dwupłata — J. Bonder i P. Szymański. Z 22 rys. w tekście. Str. 72 1928. Cena zł. 9.

Zeszyt III: (w języku francuskim). Profile lotnicze o stałym środku parcia — S. Neumark. Uwagi, dotyczące pomiarów śmigła pociągowego, ustawionego skośnie w prądzie powietrza — J. Bonder. Z 23 rys. w tekście. Str. 79. 1930. Cena zł. 9.

Zeszyt IV: (w języku angielskim). Wpływ lotki podłużnej na charakterystyki aerodynamiczne płata nośnego — M. J. Thompson. Tunel Instytutu Aerodynamicznego w Warszawie. Pewne uwagi, dotyczące badań stateczności podłużnej— M. J. Thompson. Z 43 rys. w tekście. Str. 96. 1930 r. Cena zł. 9.

Zeszyt V: (w języku polskim i francuskim). Prace doświadczalne, wykonane w czasie od 1927 — 1931 — C. Bieniek. Z 32 rys. w tekście. Str. 272. 1932. Cena zł. 50.

Zeszyt VI: (w języku francuskim i angielskim). O jednoznacznem odwzorowaniu podobnem zewnętrza koła na zewnętrzne symetrycznego łuku stożkowej — J. Bonder. Przepływ cieczy lepkiej przez rurę stożkową — P. Szymański. Uwagi o potencjale nieciągłym — M. J. Thompson. Z 45 rys. w tekście. 1932. Str. 118. Cena zł. 18

Technika Laboratoryjna pomiarów aerodynamicznych — J. Bukowski. Z 298 rys. w tekście. Str. 290. 1933. Cena zł. 12 (w języku polskim).

Do nabycia w Instytucie Aerodynamicznym w Warszawie, ul. Nowowiejska 50. Członkom Ligi przysługuje rabat w wysokości 30%.

ODZNAKA HONOROWA L. O. P. P.



Odznaka posiada trzy stopnie i jest nadawana za zasługi w dziedzinie lotnictwa i obrony przeciwlotniczo - gazowej. (Patrz „Biuletyn")

„Z OKIEN WAGONU".

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Krakowie wydała schematycznie opracowane trasy turystycznych odcinków kolejowych, obrazujące panoramę obserwowaną przez podróżnych w czasie jazdy z okien wagonu

Dotychczas ukazały się dwa wydawnictwa odcinka Kraków — Zakopane i Kraków — Krynica w cenie 10 groszy za sztukę.

PRZEGLĄD FOTOGRAMETRYCZNY.

Ukazał się zeszyt 1—2 Nr 5—6 organu Polskiego Tow. fotogrametrycznego.

Treść zeszytu: Wykorzystanie stereokomparatora do opracowania zdjęć lotniczych, przez inż. Stanisława Dmochowskiego. — Problem fotogrametrycznego szkolenia w kraju, przez kpt A. Zawadzkiego. — „Jak powstaje mapa", przez mjr. T. Herfurta. — Sprawozdania i komunikaty. — Przegląd piśmiennictwa.

JANUSZ MEISSNER.

Kwiaty — owoce — warzywa

(Ilustr. W. Romanowski.

Upał był okropny. Półnadzy leżeliśmy w płóciennych leżakach przed hangarem w oczekiwaniu na swoją kolej lotu i leniwie gawędziliśmy, popijając oranżadę, która stała w beczulce z lodem w cieniu za nami. Nikomu nie chciało się ruszać i kiedy podporucznik Grzybień przyniósł swoje klisze, nikt z nas nie kwapił się je obejrzeć. Należało to zresztą do kapitana Swierzyńskiego, który dowodził eskadrą i jemu właśnie Grzybień pokazał zdjęcia.

— Dobre — powiedział nasz dowódca. — Wyjątkowo dobre.

Taka pochwała musiała nas zaintrygować, bo Świerczyński był bardzo wymagający.

Chodziło w danym wypadku o możliwie bliskie i ostre sfotografowanie kolumny strzelców Podhalańskich, która maszerowała gdzieś w górach pod Zakopanem. Klisza rzeczywiście była świetna i świadczyć mogła bardzo chwalebnie zarówno o pewności dłoni pilota, który odważył się przelecieć tak nisko nad pełnym wirów powietrznych terenem, jak i o zdolnościach obserwatora, który dokonał ostrego zdjęcia bez poruszenia aparatu w niezwykle trudnych warunkach.

Oglądaliśmy kliszę, podając ją sobie z rąk do rąk. Ostatni otrzymał ją porucznik Gärtner, najstarszy z obserwatorów eskadry.

— Tak, to bardzo dobra robota — przyznał. — Ale ja mam coś jeszcze niezwyklejszego.

Otworzył teczkę, i wygrzebawszy z pomiędzy map odbitkę podał ją do obejrzenia Grzybieniowi.

Zaciekawieni, skupiliśmy się za nim, zaglądając mu przez ramię.

Fotografja przedstawiała część ściany jakiegoś budynku, z oknem, w którem widać było wyraźnie, jak na artystycznem amatorskiem zdjęciu, postać pięknej dziewczyny.

Zaprotestowaliśmy wszyscy naraz: można wprawdzie blagować (każdemu się to zdarza), ale nie do takiego stopnia.

— Chcesz w nas wmówić, że to jest zdjęcie wykonane z samolotu?!

Gärtner nie zmieszał się wcale.

— To jest fragment ruin zamku w Ojcowie — powiedział chłodno. — Każdy z was może sam sprawdzić, że nie bujam: pod oknem widać herb, rzeźbiony w kamieniu. Pozatem — wiecie chyba jak położone są te ruiny? Niesposób inaczej, jak z samolotu wykonać takie zdjęcie.

Zamilkliśmy: każdy, kto znał się choć trochę na fotografji lotniczej i każdy, kto widział zamek w Ojcowie, musiał przyznać Gärtnerowi rację.

— A kto jest ta pani? — zapytałem, uderzony urodą dziewczyny, uchwyconej w oknie przez objektyw.

— Ta pani... — spojrzał na nas przelotnie i urwał, zatrzymując wzrok na mnie.

— Maszyna dla pana porucznika — zameldował któryś z mechaników, zwracając się do niego.

— Dobrze. Mogę ci to opowiedzieć później, jeżeli chcesz. Akurat dla ciebie historja— dodał z uśmiechem, wkładając kominiarkę i okulary.



Odszedł, zostawiwszy mi fotografję i nadzieję że usłyszę coś naprawdę interesującego, wbrew temu, czego nauczyło mnie doświadczenie: większość moich kolegów skłonnych do zwierzeń, opowiada zazwyczaj rzeczy nudne i kończy opowieść mniej więcej taką propozycją:

— Zrób z tego nowelę. Honorarjum przepijemy wspólnie.

Naturalnie taki podział pracy bynajmniej mi nie odpowiada — co gorsze — opowiadania te, jak już zaznaczyłem, są banalne i rzadko można znaleźć w nich coś ciekawego. Tym razem... Ale — nie uprzedzajmy wypadków.

O zmierzchu, po skończonych lotach, postanowiliśmy pójść do miasta pieszo. Zrobiło się chłodniej i przyjemnie było iść drogą między polami, wdychając zapach zbóż, uperlonych teraz wieczorną rosą. Gärtner pamiętał o danem mi przyrzeczeniu. Nie potrzebowałem mu przypominać.

— Właściwie niema nic nadzwyczajnego w tem zdarzeniu — zaczął, biorąc z moich rąk fotografję. — Nadzwyczajne bywają tylko uczucia, nie fakty. Fakty powstają jedne z drugich, jako skutki z przyczyn. Natomiast uczucia — uczucia wymykają się logice. Tak jest właśnie i w tym wypadku.

Przystanął, aby zapalić papierosa, poczem mówił dalej.

— Znałeś Kosińskiego, naturalnie. Tak, tego Kosińskiego, myśliwca. Dwa lata temu, w maju, leciałem z nim razem samolotem pasażerskim z Warszawy do Krakowa. Prócz nas dwuch, w kabinie pasażerskiej siedziało jakieś starsze małżeństwo (Niemcy — zdaje się) i — młoda panna.

Małżeństwo było mało zabawne. Natomiast dziewczyna... Wyobraź sobie blondynkę z włosami, jak płynna stal, o oczach niemal granatowych w mrocznej oprawie rzęs, co do których (znam się na tem), nie mogło być dwuch zdań, że są prawdziwe i niemalowane. Usta... Powiadam ci: oszaleć było można dla samych jej ust naturalnie, pod warunkiem, że pocałowałoby się je choć raz.

— Jak widzisz, nie oszalałem — dodał nie bez odcienia goryczy.

— Zresztą, co tu gadać! Była zbudowana, jak bóstwo, ubrana, jak Paryżanka i nie było tam żadnego „ale".

— Wylecieliśmy w fatalną pogodę. Nie, żeby była mgła lub wicher, czy deszcz. Przeciwnie: świeciło słońce i — jak na maj — panował niemal upał. Po niebie włóczyły się pękate, wzdęte ciepłem obłoki i właziły nam nad skrzydła, by wraz z cieniem, uwieszonym u świetlistych, nasyconych blaskiem krawędzi podesłać pod maszynę garbatą, wyboistą połać przestrzeni. Zagłębiając się w te plamy chłodu lub gorąca, samolot drgał narowiście, stawał dęba, dostawał ataków epileptycznych, zapadał się tak, że siedzenia uciekały z pod nas nie wiadomo dokąd, tarzał się w bróździach rozrzedzonego powietrza, powietrza, skakał w górę, jak połaskotany po brzuchu, szastał się tu i tam i wyprawiał niesłychane harce.

— Małżeństwo niemieckie chorowało regularnie, częstując się systematycznie i cierpliwie papierowemi torebkami. Ja trzymałem się dobrze. Również i dziewczyna, do której bezskutecznie robiłem interesujące miny, zdawała się nie odczuwać nic niepokojącego. Natomiast Bronek wyglądał nieszczególnie.

— Sam jesteś pilotem i musiałeś zapewne zauważyć, jak to jest, kiedy człowiekiem rzuca w maszynie, prowadzonej przez kogo innego. Taki świetny lotnik myśliwski, taki akro-

bata-szaleniec, jakim był Kosiński, człowiek, który mógł godzinami wyczyniać najtrudniejszą akrobację bez zawrotu głowy, — teraz czuł się niby wór piachu, zdany na łaskę rzutów maszyny. Widziałem, że mu kiszki podchodziły do gardła i ile go to kosztowało, aby nie pójść za przykładem niemieckiej pary. Wy, piloci, nie jesteście przyzwyczajeni do tego: ster trzymany w dłoni, uprzedza was o każdym skoku, o każdem pochyleniu i zapadnięciu się maszyny. Na ułamek sekundy przed tem wiecie, co ma nastąpić i wasze mięśnie, oraz nerwy sprężają się i rozluźniają na sygnały, idące do sterów. Dlatego silniej reagujecie wówczas, kiedy ster trzyma kto inny.

— Tak więc — Bronek zieleniał, niby żyto na wiosnę, a panna miała z początku minę obojętną. Potem — każda kobieta w gruncie rzeczy jest siostrą miłosierdzia — zaczęła się nim interesować.

— Nie wiedziała, że jesteśmy lotnikami, bo obaj byliśmy po cywilnemu. Przypuszczała widać, że Bronek leci po raz pierwszy w życiu i — o ile nie działały na nią moje zabójcze spojrzenia — o tyle podziałało nieszczęście bliźniego. Zmusiła go, by się przesiadł na jej miejsce, bliżej przodu; otworzyła mu okno i pocieszała go, że jeżeli częściej będzie *jeździł* samolotem, to się przyzwyczai.

— Nie *jeździł*, tylko *latał* — ośmieliłem się wtrącić.

— Nie o to chodzi, jak się mówi, tylko jak się to znosi — zgasiła mnie z punktu.

Sama oczywiście „znosiła to" doskonale i opiekowała się nim z wyrozumiałością, właściwą ludziom, oswojonym z powietrzem.

Zazdrościłem Bronkowi, choć budził raczej litość swym wyglądem. On zaś był zły, jak pieprz, na swój żołądek, na mnie i na nią: z pewnością nie był nastrojony amoroso.

W Krakowie musiałem pomóc mu wysiąść i odprowadziłem go do domu. I ja byłem już wtedy zły na niego: panna pod koniec lotu stała się dla mnie łaskawsza i zaczynałem mieć nadzieję, że uda mi się odwieźć ją autem do miasta, a później — sam rozumiesz: mógł to być początek miłej znajomości. Tymczasem ten wszystko popsuł: nie mógł utrzymać się na nogach o własnych siłach, a na dziewczynę patrzył, jak na polano.

Dopiero nazajutrz zrobił się liryczny:

— Taka śliczna, taka miła, taka dobra... Jaka szkoda, że i t. d.

Nawymyślałem mu od wymiętoszonych flaków i szczurów lądowych, poczem wspólnie postanowiliśmy ją odnaleźć.

Łatwiej jednak było postanowić, niż dopiąć celu: nie mogliśmy jej spotkać ani w kawiarniach, ani na ulicy, ani w domach bliższych i dalszych znajomych. Nie mogliśmy również dowiedzieć się nic o niej w biurze Linij Lotniczych i wogóle nigdzie.

Kosiński był niepocieszony:

— Ośmieszyłem się w jej oczach; skompromitowałem się do zera; przepuściłem taką okazję — biadał, jakby było przedtem zdecydowane, że ona się w nim zakocha romantycznie i bez pamięci.

Wzięło go. Wzięło i mnie, co prawda: wyjątkowo był miły babsztyl.

Szukaliśmy jej trzy miesiące bezskutecznie.



Tymczasem w pułku życie szło swoim torem. Między innemi ten tor zawadził o Ojców. Trzeba było wykonać zdjęcie ruin zamku dla jakiegoś państwowego albumu zabytków, czy dla innej podobnej instytucji, z których każda myśli, że eskadry nie mają nic innego do roboty, jak załatwiać ich obstalunki.

Kazali to wykonać w sierpniu, akurat wtedy, kiedy nadchodzi czas manewrów, szkół ognia i t. p. Wówczas na dobitkę wyznaczono mnie na prelegenta L. O. P. P., z tem, że miałem wygłosić serję odczytów na terenie województwa Krakowskiego i Kieleckiego. Możesz sobie wyobrazić, jak klątem. Jedyną pociechą był mi fakt wyznaczenia słynnej trójki asów Kosińskiego na popisy lotnicze przed gawiedzią wśród której głosiłem słowo propagandy. Było się przynajmniej na co powołać w moich patetycznych przemówieniach na temat „Polsce rosną skrzydła".

Wracam jednak do sprawy zdjęć ruin, którą mi również powierzono. Nie wiem, czy latałeś tam kiedy i czyś miał okazję sprawdzić, jak silne wiry i próżnie powstają w dzień pogodny nad rozgrzanemi skałami w zetknięciu z zimnym prądem, płynącym z doliny Ojcowa. Jest to coś niebywałego. Piloci boją się przelecieć nisko między krawędziami skał, bo kipi tam niewidzialne, bezgłośne i niewyczuwalne z ziemi, piekło wartkiego ukropu fal wiatru, krzyżujących się strumieni przeciągów, podmuchów ginących nad samym brzegiem powietrznych studzien i gorących lotnych gejzerów strzelających w górę, jak szybkobieżne windy.

Dwukrotnie próbowałem wykonać zadanie, lecąc za każdym razem z innym pilotem i dwukrotnie wróciłem z niczem, bo wiraż wewnątrz kotła, który tworzy dolina groził zderzeniem ze skałami.

Wtedy zwróciłem się do Kosińskiego.

Wysłuchał moich słów z pobłażliwie drwiącym uśmiechem, i powiedział, że poleci ze mną dokąd zechcę.

— Chodzi mi o zdjęcie możliwie bliskie — rzekłem. — Tam jest naprawdę trudno utrzymać maszynę w równowadze.

— O to już ja się będę martwił — odparł. — Żeby cię tylko przypadkiem nie wyrzuciło z gondoli i żebyś zdążył pstryknąć, to wszystko będzie dobrze.

Polecieliśmy.

W powietrzu przywiązałem się pasami do rur szkieletowych kadłuba i, trzymając aparat w obu rękach, stanąłem na dnie gondoli, przodem do prawej burty.

Kosiński nadleciał nad środek doliny i stamtąd runął skośnie w dół. Zaświszczało mi w uszach. Gnaliśmy prosto na ścianę skalną, której pęknięcia zdawały się rozszerzać i pogłębiać do potwornych rozmiarów. W naprężeniu mięśni i nerwów, czekałem na skręt.

Wtem samolot przeciął powierzchnię powietrznego kotłowiska. Zaszamotało nim, poderwało w górę i urwało się pod samemi skrzydłami. Stery błyskawicznie wyrównywały uderzenia. Kosiński niweczył zdradliwe ataki prądów, jak wprawny szermierz, zasłaniający się przed furją wściekłego przeciwnika. I — jak mistrz szabli od zasłon nagle przechodzi do repostu, by zadać cios decydujący — tak on jednym zdecydowanym rzutem werżnął się w głęboki, mocno zaparty w toń niespokojnego żywiołu wiraż.

Napróżno wieszający się u skrzydła podmuch usiłował zepchnąć go z toru krzywizny. Napróżno wzdęty potężną mocą nurt rzucił się w poprzek smugi, żłobionej brzuchem maszyny. Pilot uprzedził ich natarcie, sparował wygiby i uskoki, przedarł się przez sam środek zatorów i rozpadlin i szaleńczym łukiem śmignął przed ślepe okna zamku.

Przyznaję, że dreszcz trwogi spłynął mi po grzbiecie. Zwarjowana karuzela szarych skał, poprzetykanych zielenią zarośli, przecwałowała przed moim wzrokiem, wylatując niesłychanym susem wpoprzek horyzontu. Blisko, jak ręką sięgnąć — zdawało się, że niemal z pod samego skraja gondoli — wyłamało się garbate wzgórze, z opadającą szczęką schodów, szczerbatych i czarnych od cieni drzew. A potem wprost przed twarz skoczyły mi sięgające aż do błękitu nieba nagie ściany ruin.

Wtedy machinalnie nacisnąłem spust aparatu i poczułem delikatne strzyknięcie migawki.

Niemal w tej samej chwili cisnęło mną o przeciwległą burtę. Samolot zapadł wgłąb, wspiął się na bąblu kipiącego powietrza, który prysł pod nim, jak bańka mydlana, zagrzebał się w jamę próżni, przeszedł na łeb i zwalił się w dół. Kosiński podparł go pełnym gazem i, na sekundę przed niuniknionem napozór zderzeniem z ziemią, wyrównał.

Przemknęliśmy się pomiędzy dwoma hotelowemi budynkami i dźwignęliśmy się znów wgórę. Jeszcze raz zatargało nami potężnie, kiedy w warczącym skręcie na pełnych obrotach silnika wyrywaliśmy się z ukropu, wrącego w tej djabelskiej dolinie i wreszcie znaleźliśmy się na spokojnej toni pełnego oceanu przestrzeni.

Odetchnąłem z ulgą i na pytanie Kosińskiego, czy zrobiłem zdjęcie, odpowiedziałem twierdząco, choć zdawałem sobie sprawę, że na fotografji wykonanej z tak bliska otrzymam zaledwie fragment budowli, o której całość mi chodziło. Miałem jednak tego dosyć, a byłem pewien, że on gotów byłby powtórzyć wszystko raz jeszcze od początku.

Wróciliśmy na lotnisko. Poszedłem wywołać kliszę, a Kosiński leniwie powlókł się za mną. W dusznej, cuchnącej kwasami ciemni, przy mdłem świetle czerwonej żarówki staliśmy tuż obok siebie, nie widząc się nawzajem. Klisza leżała w lakowej kuwecie, w której połyskiwał raz po raz brunatny płyn wywoływacza.

Patrzyliśmy z zaciekawieniem na dokonywującą się reakcję. Z jednostajnej szarości płyty wyłaniać się zaczęła jasna plama w obramieniu prostokąta okna i część ściany z rzuconemi na jej tło gałęźmi drzew.

— Cóż to jest — zdziwił się Bronek.

— To, żeś za blisko przeleciał — odpowiedziałem niechętnie. — Z takiej odległości trzebaby robić zespół, żeby wyszedł cały zamek.

Tymczasem obraz na kliszy wyłonił się zupełnie.

— Tu ktoś stoi w oknie — zauważył Kosiński. — Widzisz?

— Pewnie, że widzę.

Utrwaliłem zdjęcie i, opłukawszy je, położyłem na suszarni. Po dziesięciu minutach miałem już próbną odbitkę.

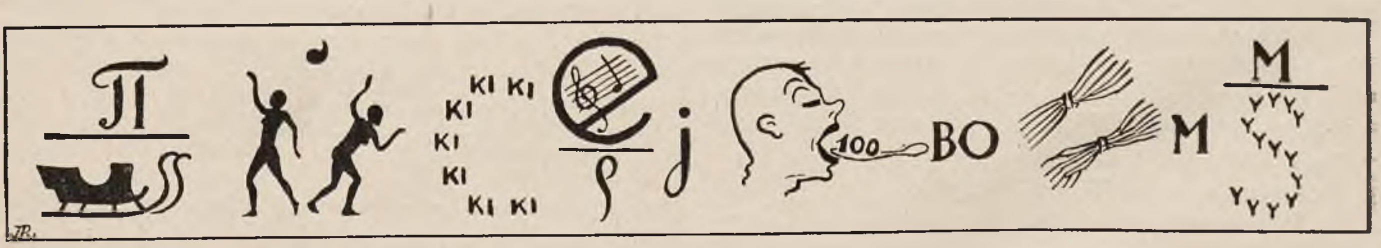
Naturalnie obaj poznaliśmy odrazu, kogo przypadkiem udało się nam sfotografować. I obaj pomyśleliśmy to samo: jak najprędzej pojechać do Ojcowa.

Przybyłem tam swoim małym samochodem nazajutrz, naturalnie z odczytem Ligi, ale dość wcześnie, aby mieć czas na odszukanie sympatycznej towarzyszki naszej podróży powietrznej z Warszawy.

Umyślnie postarałem się o zorganizowanie odczytu i pokazu lotniczego o dwa dni wcześniej, niż to przewidywał program L. O. P. P., aby być pewnym, że Bronek nie wejdzie mi w paradę: jego trójka miała nadlecieć koło godziny jedenastej, więc osobiście nie mógł wcześniej odemnie zjawić się w Ojcowie. O lądowaniu w pobliżu nawet nie było co myśleć, bo groziło to kryminałem i połamaniem żeber własnych, oraz skrzydłowych. *(D. c. n.).*

Rebus.

Za trafne rozwiązanie rebusa Redakcja „Lotu Polskiego" przeznacza kilka cennych nagród książkowych.



ROZWIĄZANIE ZADAŃ Z Nr. 8 „LOTU POLSKIEGO".

I. REBUS.

„Cień śmierci jest gwiazd jasnych kolebką".

II. KRZYŻÓWKA.



III. ZADANIE KONIKOWE.

„Składając grosz na rozwój lotnictwa pozwalamy naszym lotnikom okazać swą siłę i sprawność".

IV. SZARADA.

„Ter—pssy—cho—ra".

Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej
(CZŁONEK F. A. I.)
WARSZAWA, ALEJE UJAZDOWSKIE Nr. 32
Adres telegraficzny: *Aeroklub Warszawa*
Telefony: 9-33-77, 9-33-88.

BIULETYN

Nr. 7 (73)
6. VIII — 7. IX. 1933

Odłożenie kongresu.

II Kongres Lotnictwa Sportowego, który miał się odbyć bezpośrednio po zakończeniu 5 Krajowego Lotniczego Konkursu Turystycznego, został odłożony na czas nieokreślony.

Odwołanie zawodów.

Z powodu złego stanu dróg II Raid Sztafetowo-Lotniczo-Samochodowo-Motocyklowy, organizowany przez Aeroklub Krakowski, został odwołany.

5 K. L. K. T.

Końcowe wyniki 5 Krajowego Lotniczego Konkursu Turystycznego podane są na odwrocie.

Rekordy międzynarodowe.

F. A. I. zatwierdziła następujący rekord międzynarodowy:

KLASA C.

(Samoloty turystyczne II kategorji; jednomiejscowe o ciężarze własnym do 450 kg).

(FRANCJA). Kobiecy rekord wysokości . . . . 5 900 m.

Załoga: p. Hélène BOUCHER. Samolot: jednopłat Mauboussin-Peyret typu Zodiac. Silnik: Salmson 60 KM. Lotnisko: Orly. Data: 2 sierpnia 1933.

Wydawnictwa.

Ministerstwo Komunikacji wydaje atlas lotnisk polskich z tekstem objaśniającym w czterech językach. Aeroklub R. P. poleca atlas Klubom i swym członkom. Skład główny atlasu w Głównej Księgarni Wojskowej.

Sekretarz Generalny: (—) *B. J. Kwieciński.*

Warszawa, dnia 7 września 1933 r.

Komisja Sportowa 5 K. L. K. T. po przeliczeniu wszystkich prób i na podstawie dokumentów kontrolnych otrzymanych z lotnisk i punktów kontrolnych ustaliła następującą punktację i wynikającą stąd klasyfikację końcową

Klasyfikacja	Nr. konkursu	Z A Ł O G A		Ogółem pktów	Punkty z poszczególnych prób				Punkty karne
					A	B	C	D	
1	8	Pronaszko — Hański	DWL	**1224**	190	334	100	**600**	
2	19	Szarek — Pruszyński	AL	1220	190	332	100	598	
3	9	Drzewiecki — Piaskowski	DWL	1216	192	328	100	596	
4	5	Halewski — Drozdowski	AW	1202	182	324	100	596	
5	2	Wysiekierski — Aleksandrowicz	AW	1197	162	337	100	598	
6	6	Latwis — Przysiecki	AW	1184	**196**	288	100	**600**	
7	21	Grzeszczyk — Polny	AL	1176	138	**338**	100	**600**	
8	3	Hirszbandt — Kocjan	AW	1174	164	314	100	596	
9	23	Kołaczkowski — Waroczewski	LKL	1147	138	309	100	**600**	
10	10	Rogalski — Wdryęchowski	DWL	1117	108	326	100	583	
11	32	Kryński — Jereczek	AG	1116	184	290	100	542	
12	14	Chałupnik — Chałupnik	AK	1110	140	285	100	585	
13	30	Suszyński — Głowacki	AP	944	0	293	100	551	
14	16	Chorzewski — May	AL	882	0	332	100	450	
15	34	Giedroyć — Nartowicz	AWi	848	178	278	100	312	20
16	18	Sikorzanka — Łopatniuk	AL	828	146	305	100	277	
17	28	Gaździk — Gawęda	AS	796	114	307	50	325	
18	33	Jonikas — Podziunas	AWi	783	184	287	100	232	20
19	26	Sopora — Murłowski	AS	693	0	301	100	292	

Pozatem następujące samoloty uzyskały wyniki w poszczególnych próbach, nie weszły jednak do klasyfikacji końcowej.

	1	Onoszko — Kalpas	AW		172	285			
	4	Korbel	AW		58	310			
	12	Sołtykowski — Kubiczek	AK		94	324	18		
	13	Tyrała — Włodarczyk	AK		190	306	100		
	24	Martyniak — Kinel	LKL		72	309	100		20
	29	Kapuściński — Zaleski	AP		46	305	100		

Wobec tego, że do dnia 24.IX.1933 r. nie wpłynęła do ARP żadna reklamacja lub protest wyniki te stały się prawomocne.

Warszawa, dn. 25.IX.1933 r.

KOMISJA SPORTOWA 5 KLKT

Przewodniczący: (—) wz. *Kwieciński*
Członkowie: (—) *Adamowicz*
(—) *Krzyczkowski*
(—) *Polturak*

LIGA OBRONY POWIETRZNEJ I PRZECIWGAZOWEJ

BIULETYN

ZARZĄD GŁÓWNY L. O. P. P.

PODZIĘKOWANIE

Zarząd Główny, LOPP. poczuwa się do miłego obowiązku złożenia wyrazów serdecznego podziękowania za czynną współpracę przy organizacji IV Ogólnokrajowego Konkursu Modeli Latających LOPP. w Krakowie:

JWPanom: p. Gen. Narbutowi-Łuczyńskiemu Jerzemu, Dowódcy D. O. K 5, Wice-Prezesowi Wojew. Kom. LOPP. w Krakowie, p. Dr. Parylewiczowi Franciszkowi, Prezesowi Sądu Apelacyj., Prezesowi Miejsk. Komitetu LOPP. w Krakowie, ppułk. Bolesławowiczowi Marjanowi, zast. Dowódcy OK. 5, Dr. Skrzyńskiemu Błażejowi, Prezesowi Kom. Organizacyjnego, Dr. Scheiringowi Stanisławowi, Wice-Prezes. Kom. Miejsk., Mjr. Dr. Michalikowi Kazimierzowi z Krakowa, inż. Rakiszowi Mieczysławowi, Nacz Straży Pożarn., Kraków, inż. Wędrychowskiemu Jerzemu, Dyrektor. Doświad. Warszt. Lotniczych w Warszawie, red. Osińskiemu Jerzemu, Redaktorowi Skrzydlatej Polski w W-wie, inż. Orłowiczowi Juljuszowi, Kom. Kolej. LOPP. w Krakowie, mjr. Schwenkowi Fryderykowi, Kom. Wojew. Kraków.

Zarząd Gł. LOPP. składa serdeczne podziękowanie za nagrody ofiarowane dla zwycięzców IV Ogólnokrajowego Konkursu Modeli Latających LOPP. w Krakowie:

JWP. Ministrowi inż. Kühnowi Alfonsowi, oraz P. T. Aeroklubowi Rzplitej Polskiej, Polskim Linjom Lotniczym „Lot", Zrzeszeniu Polskich Przemys. Lotniczych, Państw. Zakładom Inżynierji, Polskim Zakładom Skoda — Okęcie, Doświadczalnym Warszt. Lotniczym — Okęcie—Lotnisko, Zarządowi Głów. T-wa Miłośników Robót Ręcznych, I-ej Miejskiej Szkole Rzem. im. Konarskiego, Wytwórni śmigieł Lotniczych A. Szomański, Fabryce grawersko-medaljerskiej J. Chylińskiego.

POŻYCZKA NARODOWA

Urzędnicy Zarządu Głównego L. O. P. P. subskrybowali Pożyczkę Narodową na sumę 11.800 zł. (jedenaście tysięcy osiemset złotych).

REGULAMIN ODZNAKI HONOROWEJ L. O. P. P.

§ 1.

Ustanawia się odznakę honorową L. O. P. P. w celu nagradzania osób zasłużonych dla L. O. P. P. przez:

1) propagowanie wśród społeczeństwa idei L. O. P. P., jednanie nowych członków, tworzenie nowych kół, organizowanie pracowni doświadczalnych, bibljotek, muzeów, szkół, kursów instruktorskich, ratowniczych, szkolenie personelu i t. d.,

2) wynalazczość w dziedzinie lotnictwa, oraz obrony przeciwlotniczo-gazowej,

3) opracowywanie podręczników fachowych i szerzenie wiedzy w dziedzinach obejmujących działalność L. O. P. P.,

4) wybitne zasługi w dziedzinie lotnictwa, oraz obrony przeciwlotniczo-gazowej,

5) wybitną ofiarność na cele L. O. P. P.

§ 2.

Odznaka honorowa posiada 3 stopnie. Każdy stopień może być nadany tej samej osobie trzykrotnie w odstępach pomiędzy jednem a drugiem odznaczeniem niemniej 2-ch lat. Każde nowe odznaczenie uwidocznione jest gwiazdką pięcioramienną (złotą, srebrną lub bronzową), w zależności od stopnia odznaczenia, umieszczoną na wstążce, na której noszona jest odznaka.

§ 3.

Stopień I-szy odznaki honorowej L. O. P. P. stanowi odznaka złota, stopień II-gi — srebrna, stopień III-ci — bronzowa.

Odznaka zawieszona jest na wstążce morowej szerokiej na 40 mm. o brzegach białych, paskach zielonych i białych po lewej i prawej stronie i środku żółtym.

Dla osób wojskowych odznaka noszona jest na wkrętce.

§ 4.

Opis odznaki.

Odznakę stanowi — krzyż o ramionach stylizowanych zależnie od stopnia odznaczenia: złotych, srebrnych, względnie bronzowych, których środkowa część pokryta jest emalją w pierwszych dwuch stopniach zieloną, w trzecim niebieską. Środek krzyża zajmuje kwadrat o 4-ch polach naprzemianległych białych i żółtych, na których widnieją inicjały L. O. P. P., przyczem inicjały L. i P. na białych naprzemianległych i O. P. — na żółtych. Pomiędzy ramionami krzyża umieszczone są gałązki wawrzynu o 9 listkach.

§ 5.

Odznakę honorową L. O. P. P. nadaje Kapituła odznaki.

§ 6.

Wnioski o odznaczeniach odznaką honorową L. O. P. P. są przedkładane Kapitule przez Prezesów Komitetów Wojewódzkich, względnie proponowane przez Zarząd Główny.

§ 7.

Osoby odznaczone odznaką 1-go stopnia pokrywają koszty jej wykonania (niższe stopnie są wydawane bezpłatnie).

§ 8.

Do odznaki każdego stopnia dodawany jest dyplom z wymienieniem rodzaju zasługi dla L. O. P. P., za którą odznaka została nadana. Dyplom podpisany przez Prezydjum Kapituły opatrzony jest pieczęcią L. O. P. P., oraz numerem porządkowym, pod którym wciągnięty jest do Księgi Złotej L. O. P. P.

§ 9.

Wnioski odznaczeniowe przedkładane są Komitetowi raz do roku przynajmniej na 2 miesiące przed terminem rozpoczęcia „Tygodnia L. O. P. P." tak, aby w czasie jego trwania mogło się odbyć uroczyste wręczenie odznak w stolicy, oraz w siedzibach Komitetów Wojewódzkich.

§ 10.

Ilość odznak honorowych L. O. P. P. powinna wynosić rocznie nie więcej niż:

I-go stopnia 5.
II-go stopnia 20.
III-go stopnia 100

dla wszystkich okręgów.

§ 11.

Utrata odznaki honorowej następuje na skutek popełnienia czynów, za które traci się odznaczenia państwowe.

§ 12.

Nadanie odznaki honorowej, oraz pozbawienie jej ogłaszane są w organie urzędowym L O. P. P., oraz w Dziennikach urzędowych wojewódzkich.

Regulamin powyższy zatwierdzono.

Przewodniczący Komitetu
Odznaczeniowego Odznaki
Honorowej L. O. P. P.

(—) *Dr. Stanisław Rouppert*
gen. bryg

Warszawa, dnia 12.IX.1933 r.

ODZNAKI HONOROWE L. O. P. P.

Zarząd Główny zawiadamia że przystąpił już do wysyłki odznak Honorowych L. O. P. P. do Komitetów Wojewódzkich licząc za odznaki złote po zł. 15,—srebrne i bronzowe natomiast dostarczane będą bezpłatnie. W związku z tem Zarząd Główny prosi Komitety o przekazywanie opłaty za odznaki złote.

OKÓLNIK DO WSZYSTKICH KOMITETÓW WOJ. L. O. P. P.

Zarząd Główny L. O. P. P. podaje do wiadomości, że IV Ogólnokrajowy Konkurs Modeli Latających odbył się w Krakowie na Wielkich Błoniach w dn. 26 i 27 sierpnia r. b.

W konkursie brali udział amatorzy i instruktorzy delegowani z Komitetów: Warszawskiego — Stołecznego i Dyr. Kolej., Krakowskiego, Poznańskiego, Lwowskiego, Łódzkiego, Lubelskiego, Toruńskiego, Kieleckiego i Wileńskiego.

Do konkursu zapisało się zawodników 37, w tem 28 amatorów i 9-ciu instruktorów, zgłaszając ogółem 112 modeli. Z tego startowało 71 modeli.

Zawody odbyły się w nader niepomyślnych warunkach atmosferycznych, co spowodowało wycofanie się niektórych zawodników z powodu uszkodzenia modeli. W tych warunkach wyniki, osiągnięte na konkursie można uważać za zadawalające. Sądząc z pięknych konstrukcyj zgłoszonych modeli z poszczególnych Komitetów Woj., modelarstwo poczyniło w porównaniu z rokiem ubiegłym duże postępy.

Zarząd Główny L. O. P. P. wyraża nadzieję, że wyniki osiągnięte w tych warunkach nie zmniejszą zapału wśród młodzieży nad dalszą pracą w modelarstwie i że w roku przyszłym zgromadzą na konkursie jeszcze liczniejsze zastępy młodzieży. Zarząd Główny również wyraża nadzieję, że Komitety, nie biorące udziału w tegorocznych zawodach, na przyszłość zainteresują się bardziej modelarstwem i na następny konkurs wydelegują swych przedstawicieli.

Na zasadzie opinji Jury zostały przyznane nagrody zawodnikom wymienionym w załączonym wykazie.

AMATORZY.

Wyniki kat. „A" — modele kadłubowe.

Zgłoszono modeli 20.

Startowało 16.

Klasyfikacja: 1) Laferski Miron — Poznań pkt. 526, 2) Sularz Marjan — Kraków pkt. 526, 3) Przybylski Stanisław — Poznań pkt. 411, 4) Zarudzki Edward — Lwów pkt. 404,5, 5) Gawrak Marjan — Kraków pkt. 318, 6) Pietrow Jerzy — Wilno pkt. 284,5, 7) Gawrak Marjan — Kraków pkt. 239, 8) Wesołowski Stanisław — Warszawa pkt. 135, 9) Pietrow Jerzy — Wilno pkt. 121, 10) Jagiełło Józef — Lwów pkt. 85,5, 11) Jastrzębski Jan — Warszawa pkt. 63,5, 12) Rokicki Stanisław — Lublin pkt. 35, 13) Stempień Michał — Poznań pkt. 25,5, 14) Jagiełło Jerzy — Lwów pkt. —, 15) Raczak Kaz.—Łódź pkt. —, 16) Pietrzyk Eug. — Warszawa pkt. —.

Wyniki kat. „B" — modele belkowe.

Zgłoszono modeli — 29.

Startowało — 14.

Klasyfikacja: 1) Stempień Michał — Poznań pkt. 981,0, 2) Stempień Michał — Poznań pkt. 948,0, 3) Gawrak Marjan — Kraków pkt. 532,8, 4) Laferski Miron — Poznań pkt. 519,6, 5) Zapała Mieczysław — Kraków pkt. 481,5, 6) Gołaszewski Z. — Kielce pkt. 427,0, 7) Przybylski Stanisław — Poznań pkt. 392,4, 8) Rżewski Władysław — Łódź pkt. 352,8, 9) Wesołowski Stanisław — Warszawa pkt. 305,4, 10) Raczak Kazimierz — Łódź pkt. 116,4, 11) Raczak Kazimierz — Łódź pkt. 101,4, 12) Gawrak Marjan — Kraków pkt. 90,0, 13) Przybylski Stan. — Poznań pkt. 84,0, 14) Jastrzębski J. — Warszawa pkt. 63,0.

Wyniki kat. „C" — modele rekordowe.

Zgłoszono modeli — 30.

Startowało — 23.

Klasyfikacja: 1) Wesołowski Stanisław — Warszawa pkt. 1145, 2) Sularz Marjan — Kraków pkt. 1091, 3) Stempień Michał — Poznań pkt. 955, 4) Przybylski Stanisław — Poznań pkt. 942, 5) Gawrak Marjan — Kraków pkt. 920, 6) Zapała Mieczysław — Kraków pkt. 888, 7) Gawrak Marjan — Kraków pkt. 819, 8) Michalski Jan — Toruń pkt. 748, 9) Zapała Miecz. — Kraków pkt. 724, 10) Stempień Michał — Poznań pkt. 721, 11) Sularz Marjan — Kraków pkt. 702, 12) Rokicki Stanisław — Lublin pkt. 698, 13) Gołaszewski L. — Kielce pkt. 655, 14) Wesołowski Stanisław — Warszawa pkt. 583, 15) Maleczek Stan. — Lwów pkt. 570, 16) Pietrzyk Eugenjusz— Warszawa pkt. 489, 17) Rżewski Władysław — Łódź pkt. 455, 18) Hejduk Jerzy — Warszawa pkt. 355, 19) Wojnowski Ryszard — Warszawa pkt. 344, 20) Wosik Seweryn — Łódź pkt. 289, 21) Gołaszewski L. — Kielce pkt. 275, 22) Pietrzyk Eugenjusz — Warszawa pkt. 155, 23) Wojnowski Ryszard — Warszawa pkt. 111.

NAUCZYCIELE-INSTRUKTORZY.

Wyniki kat. „A" — modele kadłubowe.

Zgłoszono modeli — 10.

Startowało — 5.

Klasyfikacja: 1) Pokiziak Alfred — Lwów pkt. 586,5, 2) Pokiziak Alfred — Lwów pkt. 272,5, 3) Kurasz Wacław — Poznań pkt. 259, 4) Grajeta Bolesław — Poznań pkt. 2,24 5) Dziulak Tadeusz — Lwów pkt. 167.

Wyniki kat. „B" — modele belkowe.

Zgłoszono modeli — 11.

Startowało — 6.

Klasyfikacja: 1) Sularz Eugenjusz — Kraków pkt. 1123 2) Sularz Eugenjusz — Kraków pkt. 733, 3) Pokiziak Alfred — Lwów pkt. 537, 4) Grajeta Bolesław — Poznań pkt. 462, 5) Wojno Wojciech — Warszawa pkt. 282, 6) Kurasz Wacław — Poznań pkt. 230.

Wyniki kat. „C" — modele rekordowe.

Zgłoszono modeli — 12.

Startowało — 7.

Klasyfikacja: 1) Grajeta Bolesław — Poznań pkt. 1305, 2) Błaszczyński Kaz. — Warszawa pkt. 1445, 3) Błaszczyński Kaz. — Warszawa pkt. 1223, 4) Pokiziak Alfred — Lwów pkt. 924, 5) Kurasz Wacław — Poznań pkt. 453, 6) Wojno Wojciech — Warszawa pkt. 447, 7) Wojno Wojciech — Warszawa pkt. 126.

Za najładniejsze wykonanie modelu, amator — Laferski Miron; instruktor — Grajeta Bolesław.

Za najdłuższy czas nagroda Krakowa, amator — Wesołowski Stanisław; instruktor — Grajeta B.

Nagroda specjalna za największą ilość punktów Zarz. Gł. L. O. P. P. instruktor — Grajeta B.

Nagrody pocieszenia, amatorzy — Pietrow Jerzy i Rżewski Władysław.

Nagroda dla najmłodszego zawodnika, amator — Jagiełło Jerzy.

500 ZŁ. NAGRODY ZA WYNALAZEK.

Dr. Maurycy Szpilfogel z Woli Krzysztoporskiej (poczta Piotrków) przekazał Zarządowi Głównemu L. O. P. P. na konto P. K. O. 8.500 sumę zł. 500, jako nagrodę za wynalazek w dziedzinie lotnictwa, lub obrony przeciwgazowej.

Powyższą sumę Zarząd Główny przyjął na osobny dział „Nagrody" z tem, że będzie ona użyta na nagrodę według uznania Zarządu Głównego L. O. P. P.

ZMIANA W PROGRAMIE „CHWILEK LOTNICZO-GAZOWYCH" WYGŁASZANYCH PRZEZ RADJO.

Stosownie do decyzji Polskiego Radja, powziętej naskutek starań Zarządu Głównego L. O. P. P. „chwilki lotniczo-gazowe" będą wygłaszane poczynając od dnia 1 października r. b., w poniedziałki w godzinach 15.45 — 15.55 (10 minut) i w soboty 15.55 — 16.00.

Zarząd Główny czyni dalsze starania o przedłużenie czasu trwania „chwilek", oraz przeniesienie ich na porę dnia bardziej dogodną dla słuchaczy.

LOPP. NA WYSTAWIE „PRZYRODA, ZDROWIE I OPIEKA SPOŁECZNA".

Zarząd Główny L. O. P. P. wspólnie z Wojewódzkim Komitetem L. O. P. P. w Poznaniu wziął udział w powyższej wystawie, korzystając z użyczonego mu bezpłatnie przez Dyrekcję Wystawy 450 m kw. terenu w pięknej hali.

Pierwszą część wystawy stanowiły stoiska pamiątek po ś. p. kpt. Żwirce i inż. Wigurze, które znalazły się na wystawie dzięki uprzejmości rodzin bohaterów.

Ten dział cieszył się oczywiście największą frekwencją.

Drugą część zajmowały stoiska lotnicze i oplg., przyczem wyróżniał się specjalnie samolot, na którym kpt. Skarżyński przeleciał Atlantyk oraz modele balonowe z Baonu Balonowego w Toruniu.

W dziale oplg. ogólną uwagę zwracały eksponaty z dziedziny napadu i obrony głównie cała rodzina, oraz zwierzęta domowe w maskach.

Na wystawę Zarząd Główny L. O. P. P. skierował również wagon opg.

Wystawę zwiedził Wysoki Protektor L. O. P. P. Pan Prezydent Rzeczypospolitej w otoczeniu członków Rządu, władz wojskowych i cywilnych.

Zarząd Główny L. O. P. P. reprezentował z powodu bytności na manewrach p. prezesa gen. dyw. Berbeckiego — p. gen. Frank i sekretarz generalny Zarządu Głównego L. O. P. P. p. major pil. Wojtyga.

WYSZKOLENIE LOTNICZE.

W związku z licznemi zapytaniami, w sprawie przyjęcia do Szkoły Pilotów, Szkół Mechaników i t. p. podaje się do wiadomości zainteresowanych, co następuje.

1. Cywilnej Szkoły Pilotów niema, wszelkie wybudowane sumptem L. O. P. P. szkoły zostały przekazane Lotnictwu wojskowemu.

2. Osoby pragnące nauczyć się latać i posiadające po temu warunki zdrowotne i środki materjalne, mogą uskutecznić to za pośrednictwem Aeroklubów.

3. Osoby w wieku przedpoborowym mogą przejść wyszkolenie bądź należąc do Przysposobienia Wojskowego, bądź starając się o przyjęcie do Szkoły Podoficerów specj. lotn. dla małoletnich w Bydgoszczy.

4. Szkoły Pilotów Szybowcowych istnieją w Polichnie (wojew. Kieleckie), w Ośrodku Miejskim w Warszawie i w Bezmiechowej (wojew. Lwowskie).

5. Istnieje Państwowa Szkoła Techniczna z wydziałem lotniczym w Warszawie (Hoża 88).

Poniżej podajemy:

Wyciąg ze Statutu Szkoły Podoficerów Specjalistów Lotnictwa dla Małoletnich przy C. W. P. Lot. w Bydgoszczy.

§ 1. Szkoła Podoficerów Specjalistów Lotnictwa dla Małoletnich jest szkołą wojskową, przygotowującą do zawodu podoficerów majstrów wojskowych w lotnictwie przez odpowiednie wychowanie, oraz wyszkolenie, zarówno ogólno-wojskowe, jak i fachowo-techniczne lotnictwa, wchodzi w skład Centr. Wyszk. Podofic. Lot. w Bydgoszczy.

§ 4. Nauka w Szkole Podofic. Spec. Lot. dla Małoletnich trwa 3 lata. Uczniowie podzieleni są na 3 eskadry szkolne, od 1-ej do 3-ej których numeracja odpowiada kolejnym rocznikom szkolenia.

§ 7. O przyjęcie do szkoły ubiegać się mogą obywatele Rzeczypospolitej w wieku od ukończonych lat 16 do nieprzekroczonych 18, licząc według roczników urodzeń (np. w roku szkolnym 1932/33 przyjmowani będą kandydaci urodzeni w r. 1914, 1915 i 1916, na rok szkolny 1933/34 — kandydaci urodzeni w r. 1915, 1916 i 1917), przygotowani naukowo w zakresie ukończonej 7 kl. szkoły powszechnej i zdolni fizycznie do zawodowej służby wojskowej. Pierwszeństwo mają kandydaci posiadający kwalifikacje fachowe jak ukończona Szkoła Przemysłowa lub Rzemieślnicza, wzgl. praktyka rzemieślnicza w dziale mechanicznym, elektrotechnicznym i t. p.

§ 8. Podanie o przyjęcie do szkoły winni wnosić rodzice wzgl. opiekunowie kandydata do Komendanta Szkoły Podofic. Spec. Lot. dla Małoletnich w Bydgoszczy w terminie do dnia 15 lipca każdego roku, przyczem do podania należy załączyć następujące załączniki:

a) krótki życiorys kandydata napisany przez niego własnoręcznie,

b) świadectwo ukończenia przez kandydata 7 kl. szkoły powszechnej lub równorzędnej,

c) świadectwo szkoły przemysłowej, zawodowej, wzgl. zaświadczenie o odbytej praktyce,

d) metrykę urodzenia kandydata, wzgl. wyciąg metrykalny,

e) dowód posiadania przez kandydata obywatelstwa polskiego (dla synów wojsk. zawod. i urzędników państw. wystarcza stwierdzenie charakteru służbowego przez ich władzę przełożoną),

f) pisemne oświadczenie rodziców wzgl. opiekunów o znajomości Statutu Szkoły Podofic. Spec. dla Małoletnich i zalegalizowanie notarjalnie lub sądownie zobowiązania się (zał. Nr. 1):

1) do oddania syna wzgl. wychowanka do wojska bezpośrednio po ukończeniu Szkoły Podofic. Spec. Lot. dla Małoletnich i odsłużenia przez niego w charakterze ochotnika obowiązkowej służby wojsk. o ile w tym czasie nie osiągnie wieku poborowego;

2) do zwrotu kosztów za naukę i utrzymanie w razie zwolnienia ucznia na prośbę rodziców, wzgl. opiekunów, w razie wydalenia ucznia ze szkoły, niewstąpienia ucznia do wojska po ukończeniu szkoły w charakterze ochotnika, oraz w razie niezgłoszenia się do służby nadterminowej na 2 lata i niezadeklarowania się na podoficera zawod. na lat 12;

3) do zwrotu kosztów za uszkodzone lub zniszczone dobro państwowe szkoły spowodowane przez ucznia;

4) do uiszczenia opłat wynikających z postanowień niniejszego statutu;

g) świadectwo zdrowia kandydata wystawione przez Wojsk. Szpital Okręgowy, lub naczelnego lekarza garnizonu. Przepisy o badaniu kandydata zawiera zał. Nr. 3 wzór lit. „c" niniejszego statutu,

h) dowody stwierdzające okoliczności, które decydują w myśl § 11 o pierwszeństwie w przyjęciu o ile petent powołuje się na nie,

i) dokładny adres rodziców względnie opiekunów,

j) znaczki pocztowe w wysokości portorjum listu poleconego na odpowiedź.

§ 9. Podania wniesione po terminie wzgl. bez któregokolwiek z załączników nie będą zasadniczo rozpatrywane.

§ 11. Przy równych kwalifikacjach pierwszeństwo o przyjmowaniu do szkoły mają w następującej kolejności:

a) sieroty po żołnierzach W. P., poległych lub zmarłych wskutek pełnienia obowiązków służbowych,

b) sieroty po żołnierzach i inwalidach,

c) synowie inwalidów W. P.,

d) synowie żołnierzy zawod. W. P. lub sieroty, pozostające pod ich prawną opieką,

e) sieroty po urzędnikach państwowych,

f) sieroty po obywatelach, którzy padli ofiarą wojny,

g) synowie urzędników państwowych,

h) inni kandydaci w miarę wolnych miejsc,

i) aż do odwołania na warunkach „d" traktowani są synowie lub sieroty, po kolejarzach pomorskich.

W wymienionej zaś kolejności pierwszeństwo przed innymi kandydatami mają w pierwszym rzędzie synowie odznaczonych orderem Virtuti Militari; w drugim rzędzie — Krzyżem Walecznych.

§ 12. Z pośród kandydatów zakwalifikowanych przez Komisję (§ 10) do przyjęcia do szkoły, powołuje Kmdt Centrum w dniach od 15 — 31 sierpnia trzykrotną w stosunku do wyznaczonego kontyngensu uczniów, ilość kandydatów w celu przeprowadzenia konkursowego wyboru najzdolniejszych fizycznie i umysłowo. Badania w tym względzie obejmują:

a) sprawdzenie zdolności fizycznych przez szkolną komisję lekarską,

b) próbę sprawności fizycznej,

c) badanie szczególnych zdolności psychicznych, inteligencji i zasobów wiadomości z zakresu 7 kl. szkoły powszechnej.

Sposób przeprowadzenia badań i ocenę zdolności ustala instrukcja M. S. Wojsk.

Badania przeprowadzane są grupami po 50 kandydatów, powoływanych na 2 dni do szkoły. Przejazdy kandydatów w tym celu do szkoły i zpowrotem, oraz wyżywienie ich w szkole w czasie badań, odbywają się na koszt M. S. Wojsk.

§ 17. Skreślenie ucznia ze szkoły następuje,

a) jako zwolnienie w następujących wypadkach:

1) na prośbę rodziców wzgl. opiekunów;

2) na podstawie orzeczenia lekarskiego, stwierdzającego niezdolność fizyczną ucznia lub jeżeli charakter choroby czyni pobyt ucznia w szkole niemożliwym ze względów moralnych, wychowawczych, czy też higjenicznych;

3) z powodu braku uzdolnień umysłowych ucznia lub ogólnych kwalifikacyj na podoficera zawod.;

b) jako wydalenie z następujących powodów:

1) na skutek nieodpowiedniego zachowania się lub ujawnionych ujemnych cech charakteru;

2) złych postępów w nauce, wynikających ze złej woli ucznia.

Wydalenie w wypadkach, jak pkt. 1 i 2 winno być stosowane zasadniczo po uprzedniem udzieleniu uczniowi ostrzeżenia, określającego termin poprawy, za wyjątkiem wypadków, w których ze względów dyscypliny, wychowawczych lub moralnych dalszy pobyt ucznia w szkole jest niedopuszczalny i wydalenie stosuje się natychmiastowo. O udzielonem ostrzeżeniu zawiadamia Komendant Centrum rodziców wzgl. opiekunów ucznia.

Wydalenie ma charakter karny, a wydalony uczeń nie może być przyjęty do żadnej szkoły tego samego typu.

§ 24. Ukończenie Szkoły Podofic. Spec. Lot. dla Małoletnich jest równoznaczne z ukończeniem szkoły podoficerów wymaganej do zamianowania podoficerem zawod.

Absolwenci szkoły Podofic. Spec. Lot. dla Małoletnich odbywają czynną służbę wojskową skróconą do 1 roku.

§ 25. Koszta nauki i utrzymania w szkole ponosi Skarb Państwa. Rodzice wzgl. opiekunowie uczniów obowiązani są jednak do zwrotu kosztów nauki i utrzymania uczniów w szkole w następujących wypadkach:

1) zwolnienia ze szkoły na własną prośbę (patrz § 17, lit. a, pkt. 1);

2) wydalenia ze szkoły (patrz § 17, lit. b, pkt. 1 i 2);

3) niezgłoszenia się do wojska w charakterze ochotnika bezpośrednio po ukończeniu szkoły (patrz § 21) i niedosłużenia z własnej winy obowiązującego absolwentów Szkoły Podof. Lot. dla Małoletnich czasokresu czynnej służby wojskowej;

4) niedosłużenie z własnej winy w charakterze podoficera zawod. 12 lat, przyczem zwrot kosztów będzie potrącony z należnej ustawowo odprawy.

Od obowiązku zwrotu kosztów nauki i utrzymania ucznia w szkole zwolnieni będą rodzice, wzgl. opiekunowie w wypadku zwolnienia ucznia ze szkoły w myśl § 17, lit. a, pkt. 2 i 3, oraz w razie uznania absolwenta szkoły za niezdolnego bez własnej winy do czynnej służby wojsk., bądź to przez Komisję Poborową, lub też przez wojskową lekarską komisję szpitalną, lub rewizyjną względnie za niezdolnego bez własnej winy do zawodowej szkoły wojsk. przez wojskową komisję lekarską.

Załącznik Nr. 1.

Wzór do § 8 pkt. *f*. Statutu Szkoły Podoficerów Specjalistów Lotnictwa dla Małoletnich przy Centrum Wyszkolenia Podoficerów Lotnictwa.

OŚWIADCZENIE.

Niniejszem oświadczam, że Statut Szkoły Podoficerów Specjalistów Lotnictwa dla Małoletnich jest mi w całości znany i obowiązuję się do ścisłego stosowania się do jego postanowień. W szczególności obowiązuję się:

1) do oddania syna (wychowanka) mego (nazwisko i imię) do wojska w charakterze ochotnika, bezpośrednio po ukończeniu Szkoły Podoficerów Spec. Lotnictwa dla Małoletnich;

2) do zwrotu kosztów za naukę i utrzymanie syna (wychowanka) mego w szkole w wysokości ustalonej przez władze wojskowe, w wypadkach:

a) zwolnienia go ze szkoły na moją prośbę,

b) wydalenia go ze szkoły,

c) niezgłoszenia się do wojska w charakterze ochotnika bezpośrednio po ukończeniu szkoły Podofic. Spec. Lot. dla Małoletnich i nieodsłużenia z własnej winy pełnego okresu obowiązkowej czynnej służby wojskowej,

d) niezgłoszenia się do służby nadterminowej i niezadeklarowania się na podoficera zawod.,

3) do zwrotu kosztów za uszkodzone lub zniszczone przez syna (wychowanka) mego dobro państwowe szkoły w wysokości ustalonej przez władze wojskowe.

Podpis

(Legalizacja sądowa lub notarjalna).

ŚLĄSKI KOMITET WOJ. L. O. P. P.

KOMUNIKAT.

W subskrybowaniu Pożyczki Narodowej wzięli udział wszyscy pracownicy Śląskiego Komitetu Wojewódzkiego L. O. P P. bez wyjątku, deklarując od 75 do 100% miesięcznych poborów.

Jednocześnie Śląski Komitet Wojewódzki L. O. P. P. zwrócił się z odezwą do wszystkich podległych Komitetów i placówek L. O. P. P., oraz instruktorów o poparcie akcji Pożyczki Narodowej.

UROCZYSTOŚCI KU CZCI

Ś. P. ŻWIRKI I WIGURY NA ŚLĄSKU.

Śląski Komitet Wojewódzki L. O. P. P. urządził w dniach 10 i 17 b. m. uroczystości ku czci ś. p. Żwirki i Wigury na terenie całego Województwa Śląskiego, przeprowadzając w dniach tych, zależnie od warunków lokalnych zbiórki, imprezy, uroczystości i nabożeństwa. W Katowicach odbył się dnia 17 b. m. olbrzymi koncert przy współudziale 1500 śpiewaków w parku Kościuszki i hali wystawowej. W uroczystościach brało udział kilka tysięcy osób. Przemówienie wygłosił w zastępstwie Prezesa Komitetu Skarbnik i Prezes Komitetu Miejskiego L. O. P. P. w Królewskiej Hucie p. Dr. Juljan Zagórowski. Dochód ze zbiórek i koncertu w całości przeznaczony został na Międzynarodowe Zawody Lotnicze.

ŁUCKI KOMITET WOJ. L. O. P. P.

ODPRAWA INSTRUKTORÓW POWIATOWYCH.

W dniach 8 i 9 sierpnia r. b., odbyła się w Łucku w sali posiedzeń miejscowego Magistratu pierwsza dwudniowa odprawa Instruktorów Powiatowych O. P. L. G. Województwa Wołyńskiego w liczbie 10 osób.

W odprawie również brali udział Komendanci gmachów państwowych, oraz przedstawiciele straży ogniowych m. Łucka. Obrady odbywały się pod przewodnictwem Inspektora OPLG. p. Kościanowskiego i miały na celu omówienie najnowszych zagadnień związanych z obroną przeciwlotniczo-gazową, oraz ujednostajnienie metod nauczania w związku z wprowadzeniem nowego sposobu szkolenia drużyn odkażających.

Obrady zaszczycili swą obecnością p. Dr. Habich, jako Przedstawiciel Komitetu Wojewódzkiego L. O. P. P., p. rotm. Słomkowski, Delegat D. O. K., oraz p. Kaczkowski Delegat Urzędu Wojewódzkiego. Po wygłoszeniu kilku referatów dotyczących skuteczności obrony i nowych zasad szkoleniowych, zebrani w ożywionej dyskusji stwierdzili aktualność poruszonych zagadnień, ustalając cały szereg wytycznych do dalszych prac tak szkoleniowych, jak i organizacyjnych. Ujednostajnione również zostało na przyszłość prowadzenie księgowości w Komitetach Powiatowych i poszczególnych Kołach LOPP.

W godzinach popołudniowych drużyna odkażająca, składająca się z Instruktorów Powiatowych, zaopatrzona w całkowity zestaw znormalizowanego sprzętu, odbyła ćwiczenia pokazowe, którym przyglądała się spora liczba miejscowych obywateli, oraz miejscowe drużyny odkażające. Szczególnie interesujące i efektowne były nocne ćwiczenia drużyny OPG. miejscowej straży pożarnej zaopatrzonej w lampy acetylenowe, przyczem porozumiewania się między Komendantami drużyny właściwej, a pomocniczej odbywały się przy pomocy sygnałów świetlnych. Stwierdzono, że 3 lampy acetylenowe wchodzące w skład obecnego sprzętu drużyny OPG. dają dostateczną ilość światła i są zupełnie wystarczające dla normalnych nocnych prac drużyny. Zebranym widzom wyjaśniane były poszczególne fragmenty prac drużyny OPG. Obecni na odprawie ze względu na poruszenie całego szeregu ciekawych i aktualnych zagadnień związanych z najnowszemi zdobyczami obrony przeciwlotniczo-gazowej stwierdzili konieczność perjodycznego organizowania podobnych odpraw na terenie poszczególnych powiatów Wołynia jako jednego z momentów uzupełnienia swych wiadomości fachowych, oraz sposobności do popularyzowania idei L. O. P. P. wśród szerszych warstw społeczeństwa.

Na zakończenie odbył się wspólny obiad koleżeński.

KOŁO L. O. P. P. W NIESZAWIE

Nieszawa, choć małe miasteczko, dzięki staraniom zarządu miejscowego L. O. P. P. obecnie gorąco interesuje się sprawami lotnictwa. Poza czynnymi członkami L. O. P. P., których jest około 50, ą członkowie popierający, którzy opłaają miesięcznie po 10 gr. Członków tych stale przybywa. Oddział Pań przy tut. Kole LOPP-u stara się o zdobywanie nowych członków i urządzanie obchodów związanych z propagowaniem idei lotnictwa.

W czytelni miejskiej, co dwa tygodnie prezes tut. koła rejent E. Kaczkowski, wygłasza odczyty o lotnictwie polskiem i zagranicznem, oraz o przelotach naszych lotników. Ostatnio odbył się odczyt o kpt. Skarżyńskim ilustrowany deklamacją i odczytaniem korespondencyj z pism amerykańskich.

Od kilku miesięcy na rynku została wywieszona tablica (rozm. 1 m × 80 cm), na której umieszczane są komunikaty i ilustracje z dziedziny lotnictwa, zmieniane co kilka dni.

Staraniem tut. koła wytwórnia artystyczna figur „Venus" w Nieszawie produkuje gipsowe figurki białe i bronzowe, wysokości 30 cm, w cenie 5 zł. za sztukę, ze sprzedaży których 10% przeznaczone jest na cele L. O. P. P.

OD REDAKCJI

Uprzejmie komunikujemy, iż Nr. niniejszy opuścił prasę dopiero dn. 30-go września z przyczyn od redakcji niezależnych. Przepraszając czytelników za opóźnienie, równocześnie pozwalamy sobie nadmienić, iż w treści numeru uwzględnione zostały najważniejsze zdarzenia z ostatnich dni.

W z. redaktora: *Juljusz Baykowski.*

WYDAWCA: Zarząd Główny L. O. P. P.

Telefon Red. i Adm. Centrala L. O. P. P. 5-62-20.

Druk. Mazowiecka, Szpitalna 1, tel. 649-04

PAMIĘTAJ O CHALLENGE W 1934 R.

MUSIMY ZWYCIĘŻYĆ!